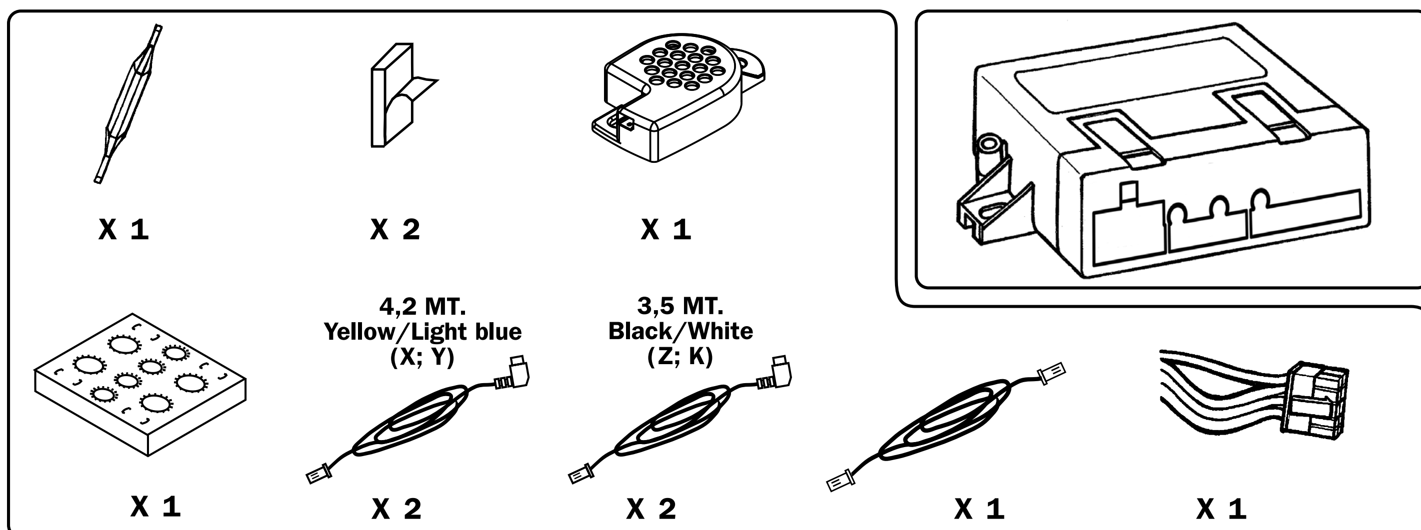
V81542A

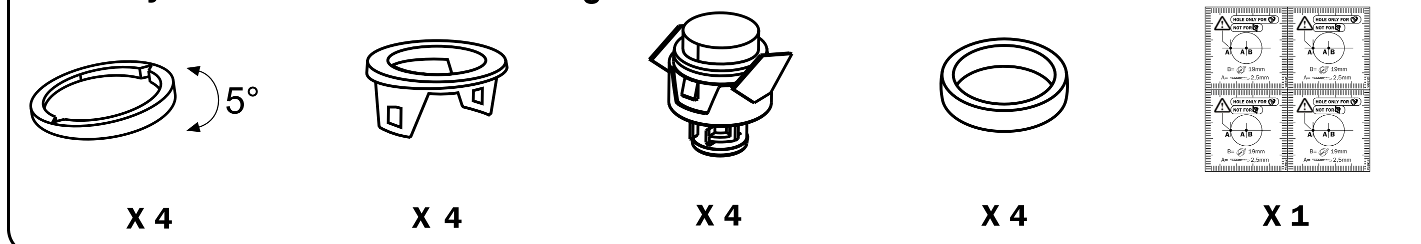
Plugpark4/14

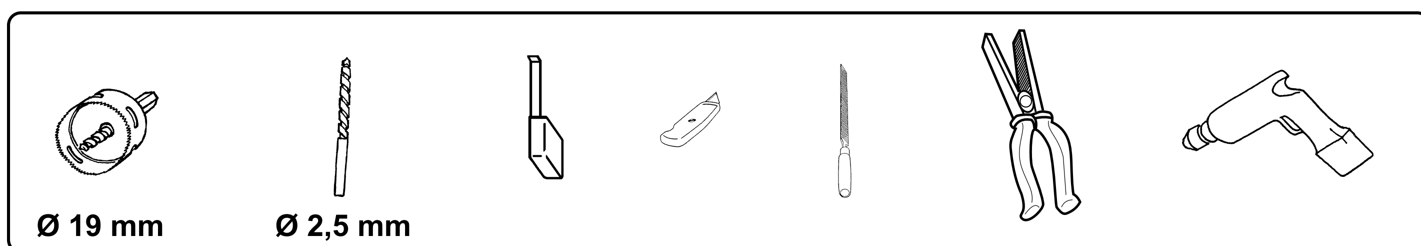
IT EN ES PT EL FR DE NL





ESPH System: Esternal Sensor Plug Holder

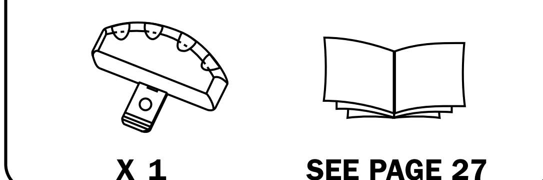




OPT: P6983N
KIT UPGRADE FRONTPARK4

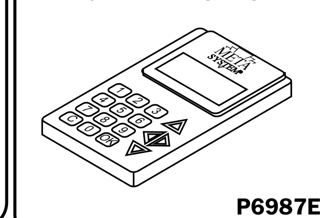


OPT: P69821B
KIT DISPLAY4

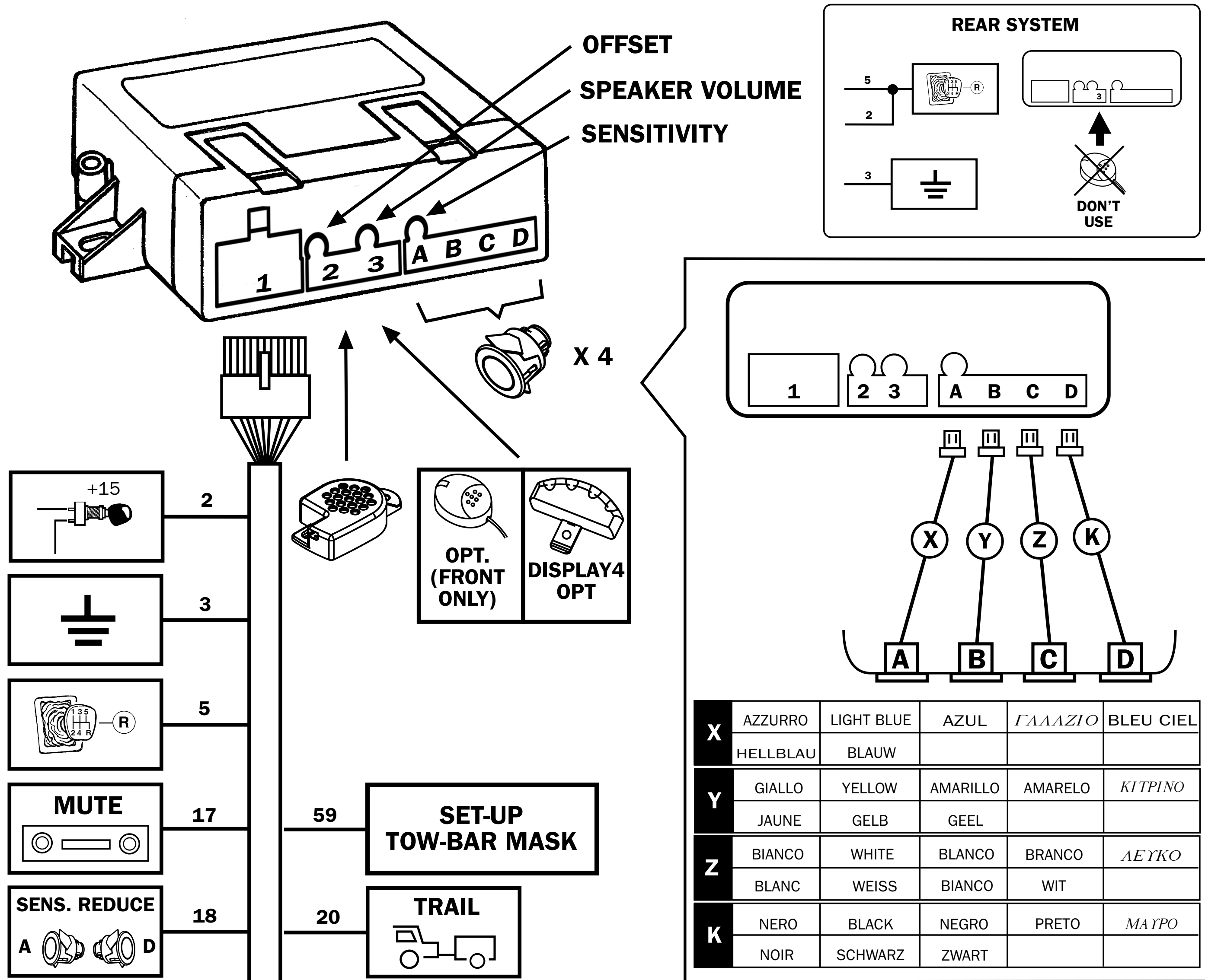


SEE PAGE 27

PDC/ALARM PROGRAMMER FOR EXTRA SET-UP



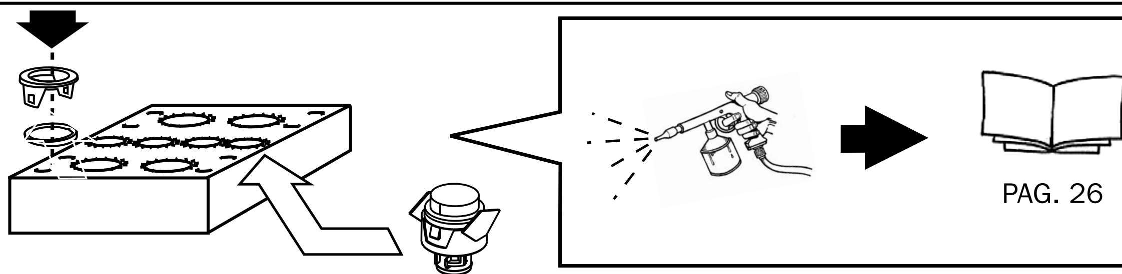
P6987E



X	AZZURRO	LIGHT BLUE	AZUL	ΓΑΛΑΖΙΟ	BLEU CIEL
	HELLBLAU	BLAUW			
Y	GIALLO	YELLOW	AMARILLO	AMARELO	ΚΙΤΡΙΝΟ
	JAUNE	GELB	GEEL		
Z	BIANCO	WHITE	BLANCO	BRANCO	ΛΕΥΚΟ
	BLANC	WEISS	BIANCO	WIT	
K	NERO	BLACK	NEGRO	PRETO	ΜΑΥΡΟ
	NOIR	SCHWARZ	ZWART		

2	ROSSO	RED	ROJO	VERMELHO	ΚΟΚΚΙΝΟ	ROUGE	ROT	ROOD
3	NERO	BLACK	NEGRO	PRETO	ΜΑΥΡΟ	NOIR	SCHWARZ	ZWART
5	GRIGIO	GREY	GRIS	CINZA	ΒΙΟΛΑ	GRIS	GRAU	GRIJS
17	VIOLA	PURPLE	VIOLETA	VIOLETA	ΜΩΒ	VIOLET	VIOLETT	PAARS
18	GIALLO	YELLOW	AMARILLO	AMARELO	ΚΙΤΡΙΝΟ	JAUNE	GELB	GEEL
20	MARRONE	BROWN	MARRON	CASTANHO	ΚΑΦΕ	MARRON	BRAUN	BRUIN
59	ROSSO/BLU	RED/ DARK BLUE	ROJO/ AZUL MARINO	VERMELHO/ AZUL MARINHO	ΚΟΚΚΙΝΟ/ ΜΠΛΕ	ROUGE/BLEU	ROT/BLAU	ROOD/ DONKERBLAUW

FIG. 1





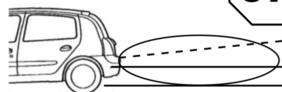
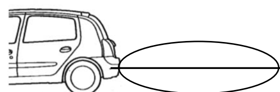
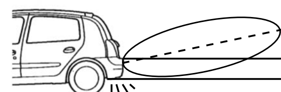


FIG. 2/A









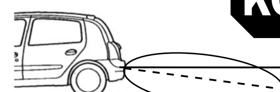






FIG. 2/B

IT

Avvertenze di montaggio
Il funzionamento del sistema dipende dalla disposizione dei sensori sul paraurti (vedi FIG. 2/A - 2/B).
Per agevolare la scelta delle posizioni e il tipo di montaggio sono state inserite delle tabelle di riferimento che si consiglia di leggere attentamente prima di eseguire la foratura.
N.B.: Le tabelle sono un ausilio al montaggio e non hanno valore assoluto. Eventuali differenze possono venire parzialmente compensate con il valore delle regolazioni della centralina elettronica.

Procedura di montaggio
1. Analizzare attentamente forma e spazi disponibili sul paraurti (vedi FIG. 4/A - 4/B).
2. Individuare 4 punti che consentano il posizionamento dei sensori (vedi FIG. 4/A - 4/B).
3. Selezionare sulle tabelle al seguito la condizione che maggiormente si avvicina al posizionamento scelto (Pag. 6/7)
4. Eseguire l'istallazione.
5. Individuare la zona a tono fisso mediante l'apposito trimmer dell'offset ed eseguire dei test in movimento.
6. Verificare che durante le manovre non vi siano delle false segnalazioni dovute alle asperità del terreno ed eventualmente compensare ruotando in senso antiorario il trimmer della sensibilità sino a determinanrne la scomparsa.
7. Se non risulta possibile ridurre le false segnalazioni in modo significativo riportare il trimmer al valore massimo e collegare il filo rosso/blu al filo rosso in modo da selezionare il setup *Bassa Sensibilità.*
8. Ripetere i test in movimento e se necessario ridurre il valore della sensibilità ruotando il trimmer della sensibilità in senso antiorario.

EN

Fitting Instructions
The system's performance depends on how the sensors are fitted into the bumpers (see FIG. 2/A - 2/B).
Reference tables are provided to help you decide the best position and method for fitting them. Please study these tables carefully before starting on the job
N.B.: These tables are provided to assist you but don't take them to be categorical. Any differences may be partially compensated with the setting of the electronic control unit.

Fitting Procedure
1. Analyse the shape and the space available on the bumpers with care (see vedi FIG. 4/A - 4/B).
2. Identify the 4 places for the location of the sensors (see vedi FIG. 4/A - 4/B).
3. Use the tables below to select the condition which is the best match to the positions you have chosen (Pag. 6/7)
4. Complete the fitting.
5. Identify the fixed tone area using the special offset trimmer and carry out in-motion testing.
6. During manoeuvres, check there are no false signals caused by the roughness of the ground and compensate for this, if necessary, by turning the sensitivity trimmer anti-clockwise until they are no longer a problem.
7. Should it be impossible to significantly reduce the false signals produced, put the trimmer back to its maximum setting and connect the red/dark blue wire to the red wire, thus selecting the *Low Sensitivity* setup.
Repeat in-motion testing and reduce the sensitivity setting, if necessary, again by turning the sensitivity trimmer anti-clockwise.

ES

Advertencias de montaje
El funcionamiento del sistema depende de la ubicación de los sensores en el parachoques (FIG. 2/A - 2/B).
Para facilitar la elección de las posiciones y el tipo de montaje se han introducido tablas de referencia que se aconseja eer atentamente antes de perforar.
NOTA: Las tablas son una ayuda para el montaje y no tienen un valor absoluto. Eventuales diferencias se pueden parcialmente compensar con las regulaciones de la central electrónica.

Procedimiento de montaje
1. Analizar atentamente la forma y los espacios disponibles en el parachoques (FIG. 4/A - 4/B).
2. Individualizar 4 puntos que permitan posicionar los sensores (FIG. 4/A - 4/B).
3. Seleccionar en las tablas que siguen la condición que más se acerca al posicionamiento elegido (Pag. 6/7)
4. Efectuar la instalación.
5. Individualizar la zona con el tono continuo, mediante el trimmer del offset y efectuar los test en movimiento.
6. Cerciorarse que durante las maniobras no se presenten falsas señalizaciones debidas a las irregularidades del terreno y eventualmente compensar girando en sentido antihorario el trimmer de la sensibilidad hasta que desaparezcan las falsas señalizaciones.
7. Si no resulta posible reducir significativamente las falsas señalizaciones volver a poner el trimmer al máximo y conectar el cable rojo/azul con el cable rojo en modo tal de seleccionar el setup de *Baja sensibilidad.*
sentido antihorario.

PT

Advertências de montagem
O funcionamento do sistema depende do posicionamento do sensores no pára-choques (ver FIG. 2/A - 2/B).
Para facilitar a escolha das posições e o tipo de montagem, foram introduzidas algumas tabelas de referência que se aconselha ler atentamente antes de realizar a perfuração.
N.B.: As tabelas são uma ajuda para a montagem e não têm valor absoluto. Eventuais diferenças podem ser parcialmente compensadas com o valor das regulações da centralina electrónica.

Procedimento de montagem
1. Analisar atentamente a forma e os espaços disponíveis no pára-choques (ver FIG. 4/A - 4/B).
2. Encontrar 4 pontos que permitam o posicionamento dos sensores (ver FFIG. 4/A - 4/B).
3. Seleccionar, nas tabelas a seguir, a condição que mais se aproxima do posicionamento escolhido (Pag. 6/7).
4. Realizar a instalação.
5. Detectar a zona de tom fixo mediante o apropriado trimmer do offset e efectuar os testes em movimento.
6. Verificar que, durante as manobras, não hajam falsas sinalizações devido às asperezas do terreno e eventualmente compensar, rodando para o sentido contrário ao dos ponteiros do relógio o trimmer da sensibilidade, até determinar o desaparecimento.
7. Se não for possível reduzir as falsas sinalizações de modo significativo, repor o trimmer no valor máximo e conectar o fio vermelho/azul ao fio vermelho de modo a seleccionar o setup de *Baixa Sensibilidade.*
8. Repetir os testes em movimento e, se necessário, reduzir o valor da sensibilidade rodando o trimmer da sensibilidade para o sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.

EL

Προειδοποιήσεις για την εγκατάσταση
Η λειτουργία του συστήματος εξαρτάται από τη διάταξη των ανιχνευτών στον προφυλακτήρα (βλ. εικ. 2/A - 2/B).
Για να διευκολύνουμε την επιλογή των θέσεων και του τύπου εγκατάστασης υπάρχουν πίνακες αναφοράς που συνιστάται να διαβάσετε με προσοχή πριν αρχίσετε το τρύπημα
ΣΗΜ.: Οι πίνακες βοηθούν στην εγκατάσταση και δεν είναι απόλυτοι. Ενδεχόμενες διαφορές μπορούν να αντισταθμιστούν εν μέρει με την τιμή των ρυθμίσεων του ηλεκτρονικού εγκέφαλου.

Διαδικασία εγκατάστασης
1. Αναλύστε με προσοχή το σχήμα και τις διαθέσιμες αποστάσεις στον προφυλακτήρα (βλ. εικ. 4/A - 4/B).
2. Προσδιορίστε 4 σημεία που επιτρέπουν την τοποθέτηση των ανιχνευτών (βλ. εικ. 4/A - 4/B).
3. Επιλέξτε στους παρακάτω πίνακες τη συνθήκη που πλησιάζει περισσότερο στην επιλεγμένη τοποθέτηση (Pag. 6/7)
4. Αρχίστε την εγκατάσταση
5. Προσδιορίστε την περιοχή σταθερής τονικότητας με το ειδικό trimmer του offset και κάνετε μερικές δοκιμές κίνησης.
6. Βεβαιωθείτε ότι κατά τη διάρκεια των ελιγμών δεν υπάρχουν εσφαλμένες ενδείξεις που οφείλονται στην ανωμαλία του εδάφους και ενδεχομένως αντισταθμίστε γυρίζοντας αριστερόστροφα το trimmer της ευαισθησίας μέχρι να εξαφανιστούν.
7. Αν δεν είναι δυνατό να μειώσετε σημαντικά τις εσφαλμένες ενδείξεις, ρυθμίστε το trimmer στη μέγιστη τιμή και συνδέστε το κόκκινο/μπλε καλώδιο στο κόκκινο καλώδιο ώστε να επιλέξετε το setup Χαμηλή Ευαισθησία.
8. Επαναλάβετε τις δοκιμές κίνησης και αν χρειαστεί μειώστε την τιμή της ευαισθησίας γυρίζοντας το trimmer της ευαισθησίας αριστερόστροφα.

Recommandations pour le montage



Le fonctionnement du système dépend de la position des capteurs sur le pare-chocs (voir FIG. 2/A - 2/B).
Pour faciliter le choix des positions et du type de montage, on a ajouté des tableaux de référence que nous conseillons de lire attentivement avant d'effectuer le perçage
N.B. : Les tableaux sont une aide au montage et n'ont pas de valeur absolue. Les différences éventuelles peuvent être compensées partiellement par la valeur des réglages de la centrale électronique.

Procédure de montage

1. Analyser attentivement la forme et les espaces disponibles sur le pare-chocs (voir FIG. 4/A - 4/B).
2. Repérer 4 points pour positionner les capteurs (voir FIG. 4/A - 4/B).
3. Sélectionner sur les tableaux fournis la condition qui s'approche le plus du positionnement choisi (voir Pag. 6/7).
4. Réaliser l'installation.
5. Modifier (si besoin) la zone à tonalité fixe à l'aide du réglage de l'offset et faire des tests en mouvement.
6. Vérifier que pendant les manœuvres il n'y a pas de fausses signalisations dues aux irrégularités du terrain que vous pourrez compenser en tournant dans le sens anti-horaire le réglage de la sensibilité jusqu'à les faire disparaître.
7. S'il n'est pas possible de réduire les fausses signalisations de manière significative, remettre le réglage sur la valeur maximum et brancher le fil rouge/bleu sur le fil rouge de manière à sélectionner le paramétrage *Basse Sensibilité.*
8. Répéter les tests en mouvement et, au besoin, réduire la valeur de la sensibilité en tournant le réglage de la sensibilité dans le sens anti-horaire.

Montagehinweise



Die Funktionsweise des Systems ist abhängig von der Anordnung der Sensoren auf den Stoßstangen
(siehe Abb. 2/A - 2/B). Um die Wahl der Position und der Art der Montage zu erleichtern, wurden Referenztabellen erstellt, die man vor Ausführung der Bohrungen aufmerksam lesen sollte.
HINWEIS: Die Tabellen sollen nur bei der Montage helfen und sind nicht verbindlich. Eventuelle Differenzen können teilweise durch die Einstellungen am elektronischen Steuergerät kompensiert werden.

Montageverfahren

1. Die Form und den verfügbaren Platz auf den Stoßstangen sorgfältig beurteilen (siehe Abb. 4/A - 4/B).
2. Die 4 Punkte für die Anbringung der Sensoren festlegen (siehe Abb. 4/A - 4/B).
3. In den Tabellen den Zustand suchen, der sich der gewählten Position am meisten annähert (siehe Pag. 6/7).
4. Die Installation ausführen.
5. Die Zone mit Dauerton mit dem Trimmer des Offsets identifizieren und Tests in Bewegung ausführen.
6. Sicherstellen, dass es beim Rangieren nicht zu Fehlanzeigen aufgrund von Bodenunebenheiten kommt. Ggf. zur Korrektur den Trimmer der Empfindlichkeit entgegen dem Uhrzeigersinn drehen, bis keine Fehlanzeigen mehr ausgelöst werden.
7. Wenn es sich als unmöglich erweist, die Fehlanzeigen in signifikanter Weise zu reduzieren, den Trimmer auf den Höchstwert einstellen und den rot-blauen Draht an den roten Draht anschließen, um die Einstellung *Geringe Empfindlichkeit* zu wählen.
8. Die Tests in Bewegung wiederholen und nötigenfalls die Empfindlichkeit durch Drehen des Trimmers entgegen dem Uhrzeigersinn senken.



Waarschuwingen voor de montage

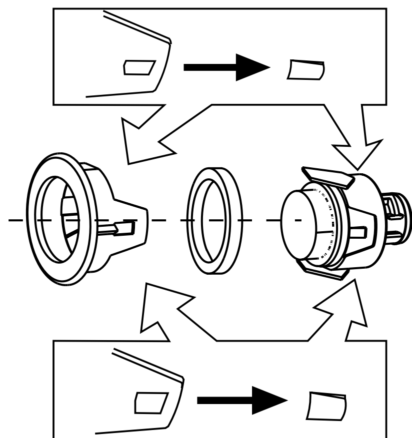
De werking van het systeem is afhankelijk van de positionering van de sensoren op de bumper (zie FIG. 2/A - 2/B).
Om de keuze van de positionering en het type montage te vergemakkelijken zijn er verwijzingstabellen aangebracht waarvan aangeraden wordt ze aandachtig door te lezen voor met het boren te beginnen
N.B.: De tabellen zijn een hulpmiddel bij de montage maar hebben geen absolute waarde. Eventuele verschillen kunnen gedeeltelijk gecompenseerd worden met de afstellingen van de elektronische centrale.

Montageprocedure

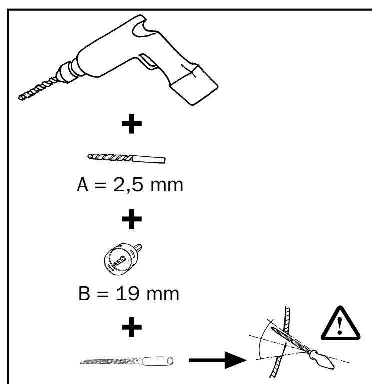
1. Bekijk aandachtig de vorm en de ruimte die op de bumper beschikbaar is (zie FIG. 4/A - 4/B).
2. Zoek 4 punten voor de positionering van de sensoren (zie FIG. 4/A - 4/B).
3. Zoek in onderstaande tabellen op wat het meest met de gekozen positionering overeenkomt (zie Pag. 6/7)
4. Voer de installatie uit.
5. Spoor de zone met vaste toon op door middel van de speciale offset trimmer en voer tests in beweging uit.
6. Controleer of er tijdens de manoeuvres geen loze signalen gegeven worden door de onregelmatigheden van het terrein en compenseer deze eventueel door de gevoeligheidstrimmer tegen de richting van de klok in te draaien totdat deze loze signalen niet meer gegeven worden.
7. Als het u niet lukt de loze signalen betekenisvol te verminderen, zet dan de trimmer weer op zijn maximale waarde en verbind de rood/blauwe draad met de rode draad om de set-up *Lage Gevoeligheid* te selecteren.
8. Herhaal de tests met bewegend voertuig en verlaag indien nodig de waarde van de gevoeligheid door de gevoeligheidstrimme tegen de richting van de klok in te draaien.

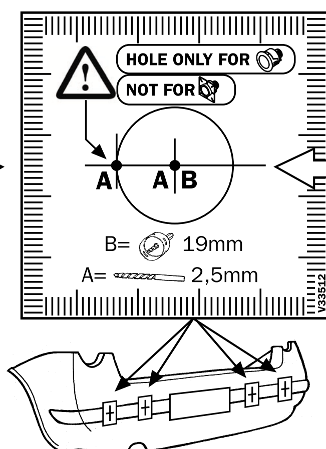


Plug System: Esternal Sensor Holder









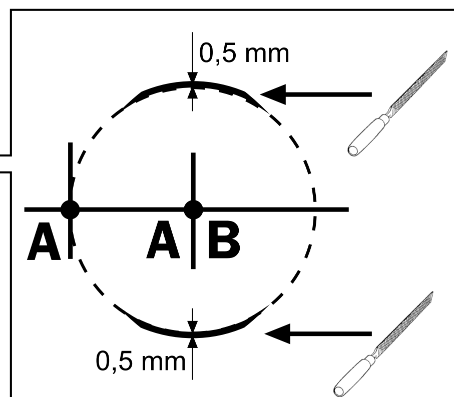


FIG. 3

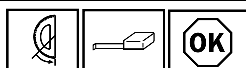
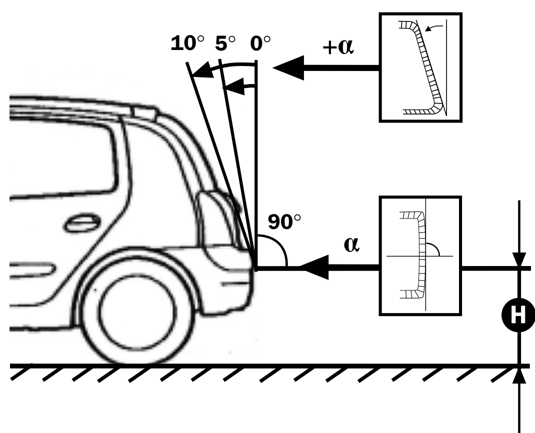


FIG. 4/A



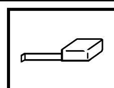
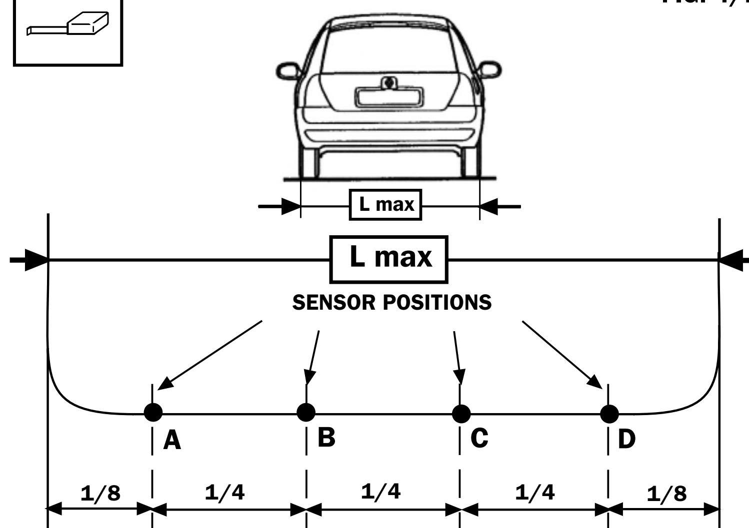


FIG. 4/B



		L max (FIG. 4B)		SET UP	FITTING	
0° α	>45÷65<	300 CM		NO SET UP		Min: 2,5 mm Max: 3,0 mm
+5° -α	>35÷45<	260 CM	+	SET UP		Min: 2,5 mm Max: 3,0 mm
+10° -α	>35÷45<	260 CM	+	SET UP		Min: 2,5 mm Max: 3,0 mm

ISTRUZIONI D'USO:
All'inserimento della retromarcia,un BEEP segnala l'attivazione dei sensori.
La presenza di un ostacolo viene indicata da una segnalazione acustica intermittente, con frequenza crescente all'avvicinarsi dell'ostacolo partendo da circa 150cm fino a diventare continua in prossimita' dello stesso (FIG. 11).
La frequenza di segnalazione in caso di allontanamento dell'ostacolo è decrescente fino a circa 80/90 cm oltre i quali, nel caso l'ostacolo si allontani ulteriormente, il sistema cessa le segnalazioni.

USER INSTRUCTIONS:
When reverse is engaged, the buzzer will signal sensor arming.
A buzzer inside the vehicle informs the driver of obstacles; signal start from a distance of 150 cm and frequency increases as the vehicle moves closer to the object and switches to a continuous signal when the obstacle becomes very close (FIG. 11).
The signal frequency in case the vehicle goes away from the obstacle is decreasing until approximately 80/90 cm, after this distance signals will cease.

INSTRUCCIONES DE USO:
Al conectar la marcha atrás, un BEEP indica la activación de los sensores. La presencia de un obstáculo se indica por medio de una señalización acústica intermitente, con frecuencia creciente acercándose al obstáculo iniciando desde aprox. 150 cm hasta ser continua en proximidad del mismo (FIG. 11).
La frecuencia de señalización en caso de alejamiento del obstáculo es decreciente hasta aprox. 80/90 cm después de los cuales, en el caso que el obstáculo se aleje ulteriormente, el sistema deja de efectuar señalizaciones.

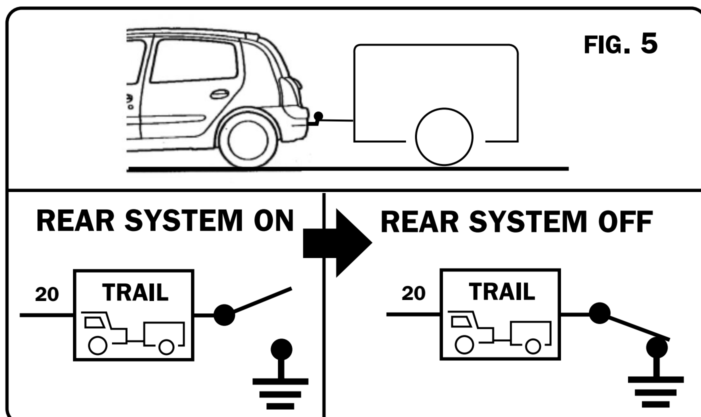
INSTRUÇÕES DE USO:
Quando se engata a marcha-atrás um bip' sinaliza a activação dos sensores. A presença de um obstáculo é indicada por uma sinalização acústica intermitente, com frequência crescente ao aproximar-se do obstáculo partindo de cerca 150 cm até se tornar contínua perto do mesmo (FIG. 11).
A frequência de sinalização no caso de afastamento do obstáculo é decrescente até cerca de 80/90 cm além dos quais, no caso em que o obstáculo se afaste anda mais, o sistema cessa a sinalização.

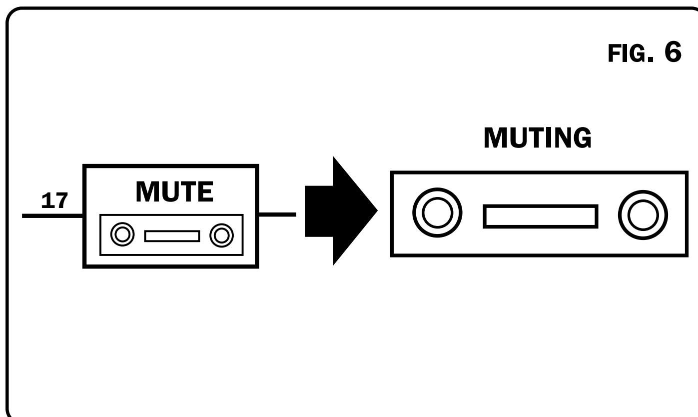
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ:
Βάζοντας την όπισθεν, ένα ΜΠΙΠ υποδεικνύει την ενεργοποίηση των αισθητήρων.
Η παρουσία ενός εμποδίου υποδεικνύεται από ένα διακοπτόμενο ηχητικό σήμα με αυξανόμενη συχνότητα όσο πλησιάζει το εμπόδιο αρχίζοντας από περίπου 150cm, έως ότου το σήμα γίνει συνεχές κοντά σ' αυτό (εικ. 11).
Η συχνότητα σήμανσης σε περίπτωση απομάκρυνσης του εμποδίου είναι φθίνουσα έως περίπου 80/90 cm πέραν των οποίων, σε περίπτωση περαιτέρω απομάκρυνσης του εμποδίου, το σύστημα διακόπτει τη σήμανση.

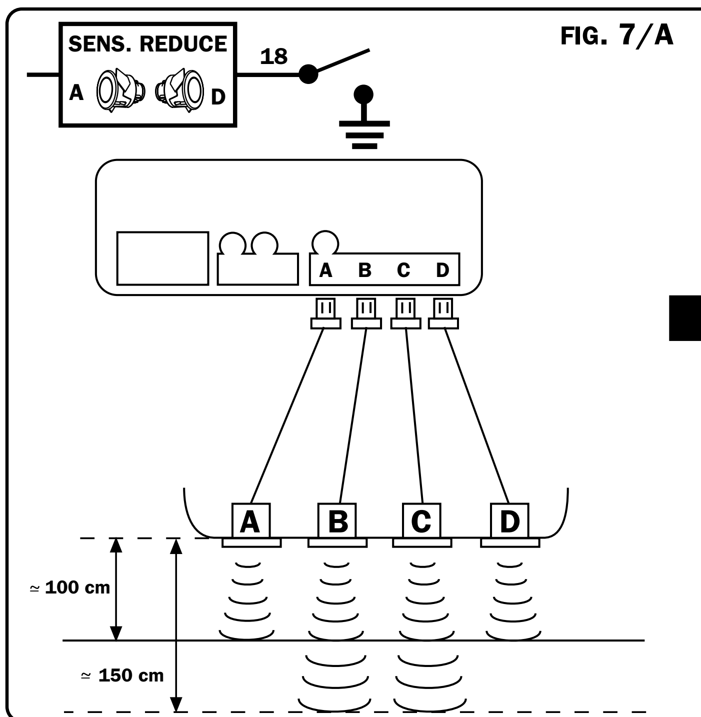
MODE D’EMPLOI:
Dès que vous passez la marche arrière, un BEEP signale l ’activation des capteurs.
La présence d ’un obstacle est indiquée par une signalisation sonore intermittente. La fréquence du son augmente au fur et à mesure que le véhicule s’approche de l'obstacle, jusqu’à devenir continu à proximité de celui-ci (FIG. 11). Les signalisation en cas d'éloignement de l'obstacle du véhicule sont disponibles avec une fréquence décroissante jusqu'à 80/90 cm de distance, puis si l'obstacle s'éloigne on n'aura plus aucune signalisation.

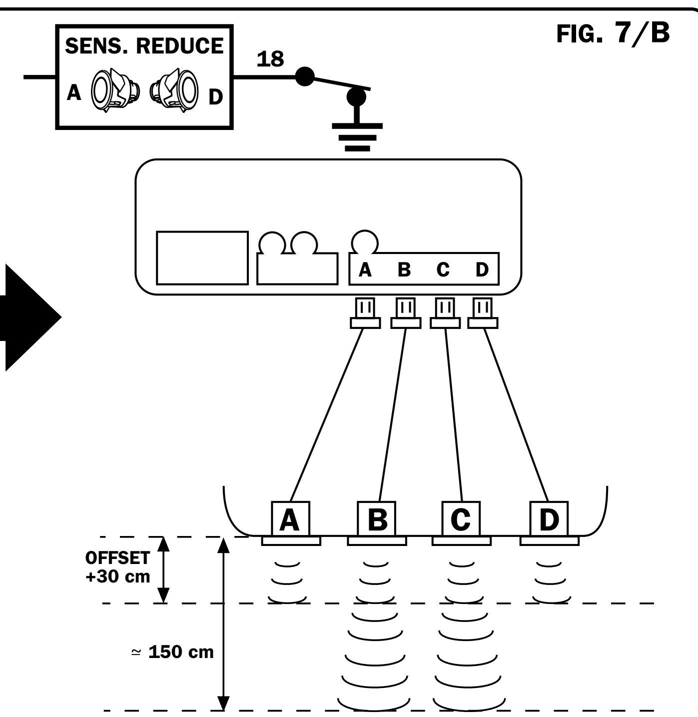
GEBRAUCHSANWEISUNG:
Beim Einlegen des Rùckwàrtsgangs zeigt ein BEEP die Aktivierung der Sensoren an. Das Vorhandensein eines Hindernisses wird durch eine intermittierende, akustische Meldung mit steigender Frequenz, beginnend ab ca. 150 cm, bei Annàherung des Hindernisses angezeigt, bis sie nahe demselben zu einem Dauerton wird (ABB. 11). Die Meldungsfrequenz ist bei Entfernung des Hindernisses absteigend, bis das System nach mehr als ca. 80/90 cm, sollte sich das Hindernis weiter entfernen, die Meldungen einstellt.

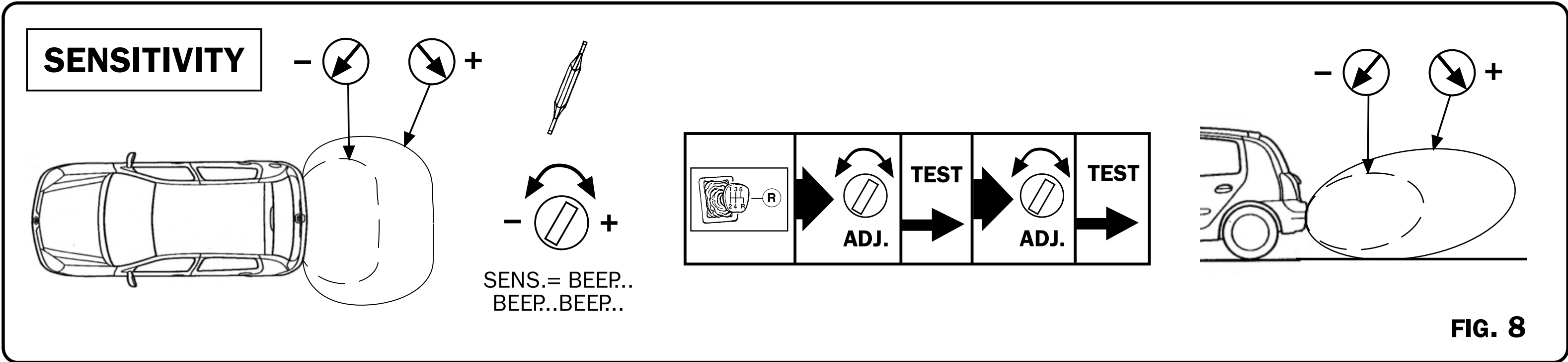
GEBRUIKSAANWIJZING:
Bij het inschakelen van de achteruitversnelling, geeft een BEEP signaal aan dat de sensoren geactiveerd zijn. De aanwezigheid van een obstakel wordt aangegeven door een onderbroken akoestisch signaal met toenemende frequentie naarmate u het obstakel nadert. Dit signaal begint op een afstand van ongeveer 150 cm en wordt continu als u er dichtbij in de buurt komt (FIG. 11). De frequentie van het signaal neemt, bij verwijdering van het obstakel, af tot op een afstand van ongeveer 80/90 cm waarboven, als het obstakel nog verder uit de buurt raakt, het signaal van het systeem ophoudt.

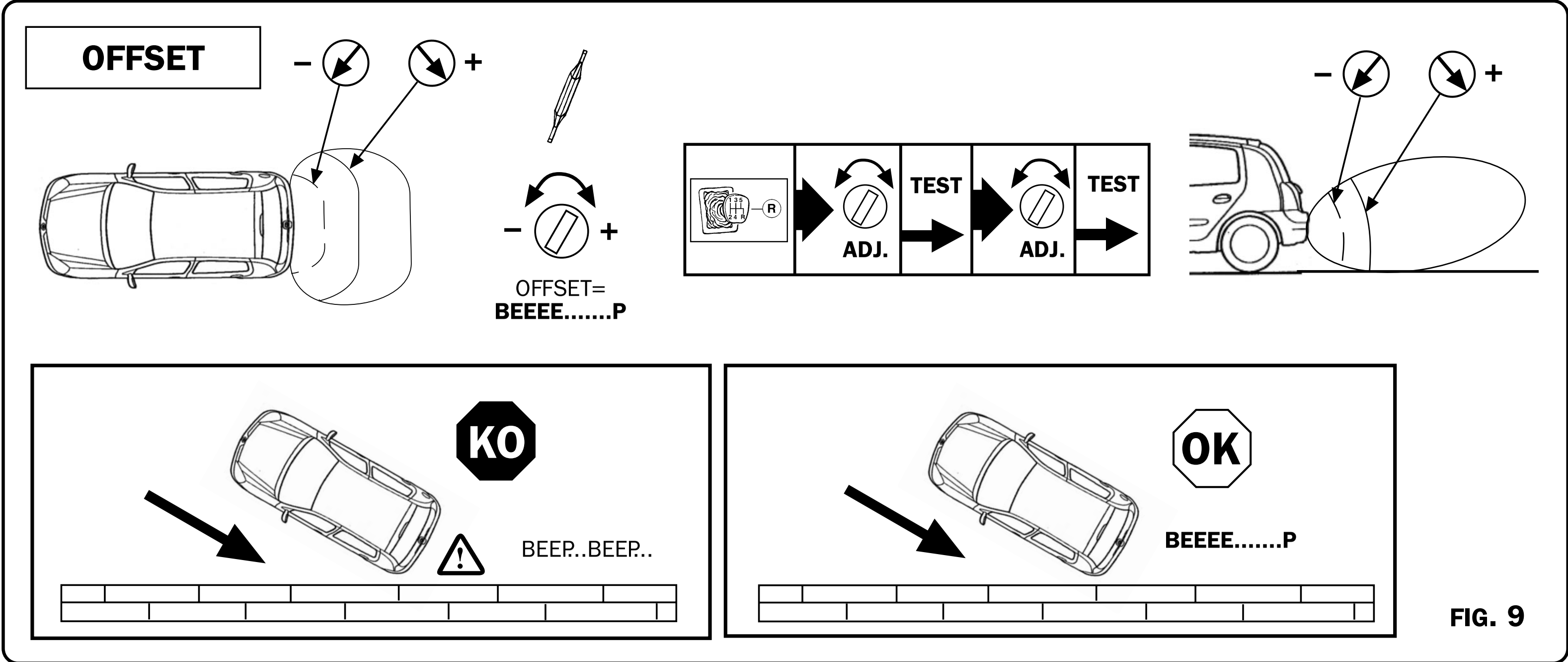


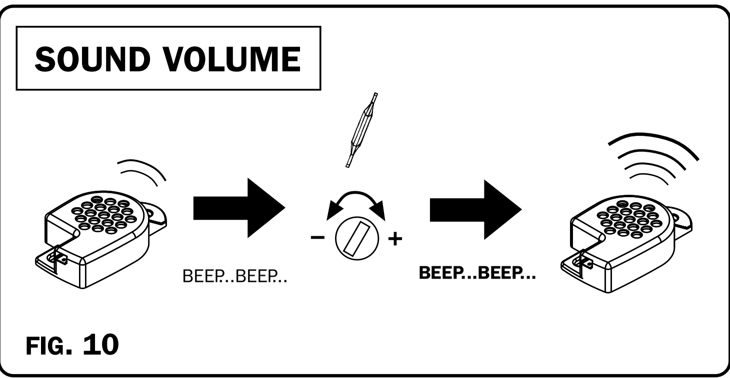


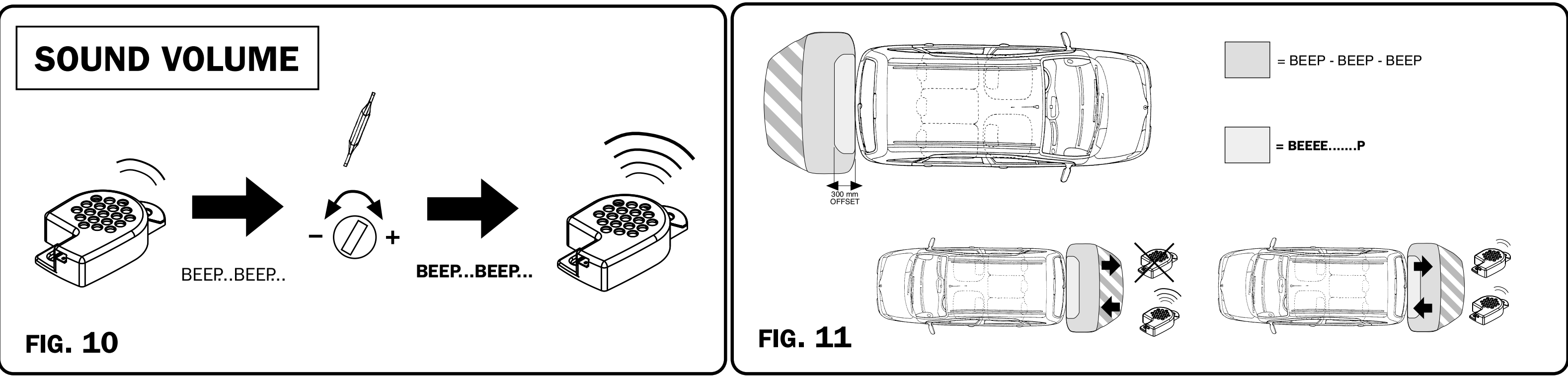





SENSITIVITY
–
+
–
+
SENS.= BEEP..
BEEP..BEEP..
R
ADJ.
TEST
ADJ.
TEST
–
+
FIG. 8


OFFSET
–
+
–
+
OFFSET=
BEEEE.......P
R
ADJ.
TEST
ADJ.
TEST
–
+
KO
BEEP..BEEP..
OK
BEEEE.......P
FIG. 9


SOUND VOLUME
BEEP..BEEP..
–
+
BEEP...BEEP...
FIG. 10


= BEEP - BEEP - BEEP
= BEEEE.......P
300 mm
OFFSET
FIG. 11

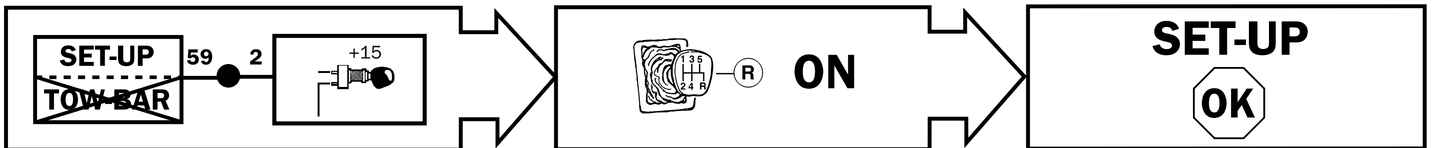
Tramite la connessione del cavo **ROSSO/BLU** è possibile eseguire due programmazioni: **IT**

A) SET-UP

ATTENZIONE: la modalità Set-up comporta una sensibile riduzione delle prestazioni ,si consiglia di utilizzare questa modalità esclusivamente quando le false segnalazioni causate da terreni leggermente irregolari e lievi asperità del terreno non risultano eliminabili mediante la regolazione del trimmer della sensibilità .

1. Programmazione:

1.1) disattivare la centralina
1.2) collegare stabilmente tra loro il cavo Rosso/Blu e il cavo Rosso (positivo chiave)
1.3) riattivare la centralina (SET-UP già attivo)
1.4) eseguire i test di verifica



B) TOW-BAR

Da eseguire per ignorare particolari sporgenti sul paraurti che vengono segnalati (ad es. gancio di traino)

ATTENZIONE: eseguire la procedura di programmazione su fondi lisci .È fondamentale che durante la fase di autoapprendimento l'area retrostante al paraurti sia completamente liberata da ostacoli per almeno 1mt. di distanza rispetto ai sensori,in caso contrario la programmazione potrebbe risultare falsata.
Accertarsi che durante la programmazione non vi siano altri sistemi attivi o pistole ad aria compressa in uso nell'area circostante.

1. Programmazione

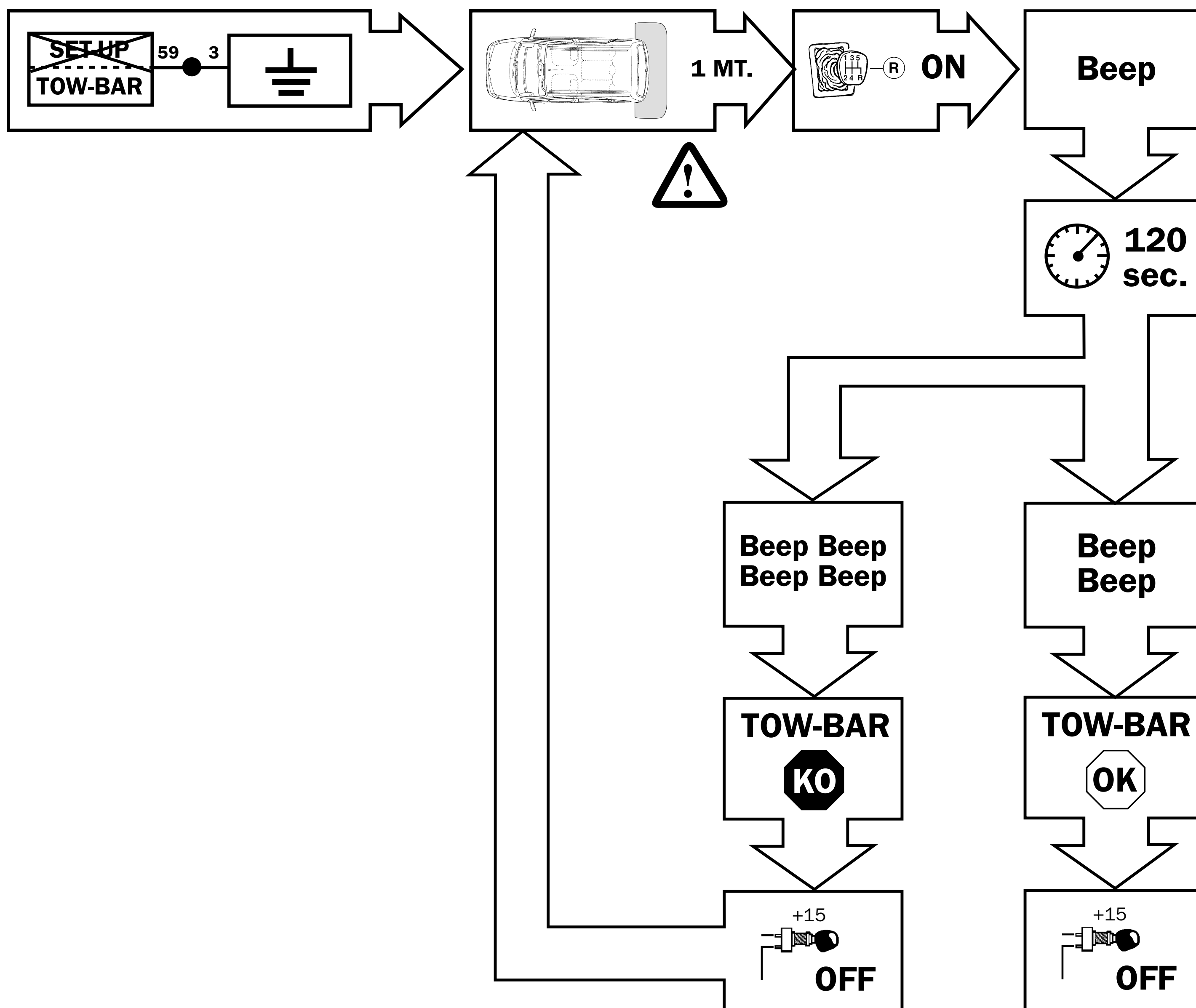
1.1) disattivare la centralina
1.2) collegare il cavo Rosso/Blu al cavo Nero (massa)
N.B.: se è stato precedentemente eseguito il set-up scollegare momentaneamente il cavo Rosso/Blu dal cavo Rosso e procedere come descritto nel punto 1.2
1.3) assicurarsi che l'area retrostante sia completamente libera da ogni ostacolo per almeno 1 mt. da ogni sensore
1.4) attivare la centralina inserendo la retromarcia
- la centralina genera un Beep acuto di inizio programmazione
- dopo un tempo massimo di circa 120 sec. la centralina genera 2 beep acuti se la programmazione è andata a buon fine oppure 4 beep acuti se la programmazione è fallita

1.5) rimuovere il cavo Rosso/Blu dal cavo Nero.
N.B.: se è stato precedentemente eseguito il set-up ricollegare in modo permanente il cavo Rosso/Blu al cavo Rosso(positivo chiave)
1.6) inserire la retromarcia e successivamente verificare che in assenza di ostacoli non vengano generati beep anomali ,se la programmazione non risulta corretta ripetere l'operazione (vd. Reset Tow-bar).
N.B.: a programmazione avvenuta la centrale aggiunge automaticamente 15 cm. di suono fisso rispetto all'ultima distanza mascherata.

1. Reset Tow-bar

Procedura da eseguire se si intende rimuovere la mascheratura Tow-Bar precedentemente memorizzata dalla centralina
1.7) disattivare la centralina
1.8) collegare il cavo Rosso/blu al cavo Nero (massa)
N.B.: se è stato precedentemente eseguito il set-up scollegare momentaneamente il cavo Rosso/Blu dal cavo Rosso e procedere come descritto nel punto 1.8
1.9) attivare la centralina inserendo la retromarcia
- la centralina genera un Beep acuto di inizio programmazione
- dopo che viene generato il Beep acuto rimuovere il collegamento tra il cavo Rosso/Blu ed il cavo nero e attendere che vengano generati 3 beep acuti.

N.B.: se è stato precedentemente eseguito il set-up ricollegare in modo permanente il cavo Rosso/Blu al cavo Rosso.
1.10) riattivare la centrale ed eseguire la verifica
1.11) se necessario ripetere le operazioni di programmazione Tow-Bar.



Diagnostica sensori
Questa funzione indica al guidatore se vi sono uno o più sensori difettosi
Se dopo l'attivazione del sistema vengono rilevate difettosità verranno generate una o più segnalazioni acustiche come al seguito:
- beep lungo a tonalità differente+n°1 beep brevi = difetto sensore n°A
- beep lungo a tonalità differente+n°2 beep brevi = difetto sensore n°B
- beep lungo a tonalità differente+n°3 beep brevi = difetto sensore n°C
- beep lungo a tonalità differente+n°4 beep brevi = difetto sensore n°D

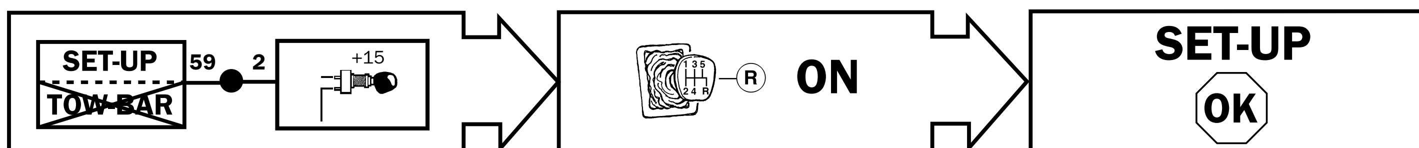
dopo avere eseguito le segnalazioni il sistema ricomincerà a funzionare disattivando i sensori difettosi e riproporrà l'indicazione solo al successivo reinserimento.
Se l'anomalia si verifica durante il funzionamento la centrale interrompe la segnalazione standard di rilevazione ostacolo e genera quella diagnostica come sopra indicato.

There are two possible programming settings obtained with the connection of the **RED/DARK BLUE** wire:



A) SET-UP
ATTENTION: Set-up mode considerably reduces performance. Use of this mode is only advisable when the false signals caused by slightly uneven or rough ground can't be eliminated by adjusting the sensitivity trimmer.

1. Programming
1.1) Switch the control unit off
1.2) Make a permanent connection between the Red/Dark Blue wire and the Red wire (plus key)
1.3) Switch the control unit back on (SET-UP already operational)
1.4) Complete testing

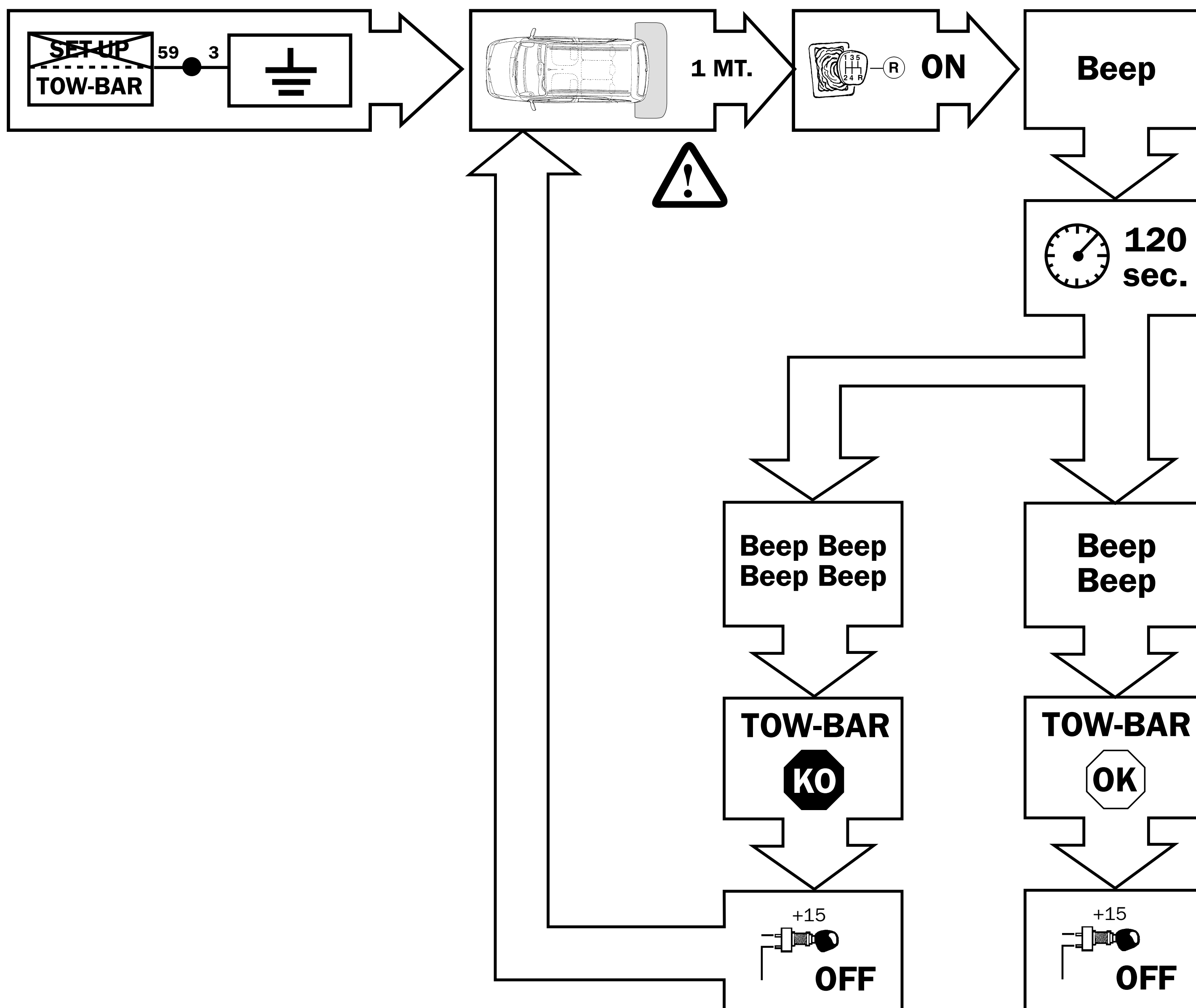


B) TOW-BAR
This setting is useful when you need to ignore projecting items fitted onto the bumper which would otherwise be signalled (e.g. a tow bar)

ATTENTION: programming should be done on a smooth surface. During the link-up stage, it is essential that an area of at least 1 metre behind the bumper and the sensors is entirely free of any items. If this is not the case, programming may not be completed correctly.
During programming, check there are no other systems or compressed air guns in operation at the same time in the immediate surroundings.

1. Programming
1.1) Switch the control unit off
1.2) Connect the Red/Dark Blue wire to the Black wire (earth)
n.b: if set-up was already completed previously, disconnect the Red/Dark Blue wire from the Red wire for a short time and then proceed as described in section 1.2
1.3) Check that an area of at least 1 metre behind each sensor is entirely free of any items
1.4) Switch the control unit on by selecting reverse gear
- The control unit will produce an acute Beep sound signalling the start of programming
- After maximum 120 seconds, the control unit will produce 2 acute beep sounds if programming was completed successfully. If not, it will produce 4 acute beep sounds to signal programming failure
1.5) Disconnect the Red/Dark Blue wire from the Black wire
n.b: if set-up was already completed previously, restore the permanent connection of the Red/Dark Blue wire to the Red wire (plus key)
1.6) Select reverse gear and then verify if any beeps are generated incorrectly when there are no obstacles to be detected. If programming was not completed correctly, repeat it (see Tow-bar Reset)
n.b: when programming has been completed, the control unit automatically adds 15 cm of fixed sound compared to the last distance masked

1. Tow-bar Reset
This procedure is used if you need to remove the Tow-Bar masking previously stored in the control unit's memory
1.7) Switch the control unit off
1.8) Connect the Red/Dark Blue wire to the Black wire (earth)
n.b: if set-up was already completed previously, disconnect the Red/Dark Blue wire from the Red wire for a short time and then proceed as described in section 1.8
1.9) Switch the control unit on by selecting reverse gear
- The control unit will produce an acute Beep sound signalling the start of programming
- After you hear the acute Beep sound, disconnect the Red/Dark Blue wire from the Black wire and wait until you hear 3 acute beep sounds
n.b: if set-up was already completed previously, restore the permanent connection of the Red/Dark Blue wire to the Red wire
1.10) Switch the control unit back on and complete testing.
1.11) Repeat Tow-Bar programming, if necessary.



1. Sensor Diagnostics

This function is to inform the driver if one or more sensors are faulty

If faults are found after the system has been switched on, one or more acoustic signals will be produced, as described below:

- long beep with different tone+n°1 short beep = sensor n°A fault
- long beep with different tone +n°2 short beeps = sensor n°B fault
- long beep with different tone +n°3 short beeps = sensor n°C fault
- long beep with different tone +n°4 short beeps = sensor n°D fault

After the system has provided the above information, it will neutralise any faulty sensors and then start working and only notify the driver again when it is switched on once again.

If the fault occurs during operation, the control unit will interrupt its standard signalling of a detected obstacle and produce the diagnostics signal described above.

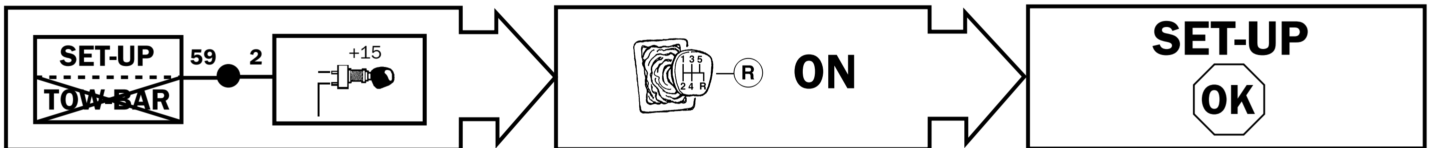
Mediante la conexión del cable **ROJO/AZUL** es posible efectuar dos programaciones: ES

A) SET-UP

ATENCIÓN: la modalidad Set-up implica una sensible reducción de las prestaciones, se aconseja utilizar esta modalidad exclusivamente cuando las falsas señalizaciones están causadas por terrenos levemente irregulares y leves asperezas del terreno que no pueden ser eliminadas mediante la regulación del trimmer de la sensibilidad.

1. Programación

1.1) desactivar la central
1.2) conectar establemente entre sí el cable Rojo/azul y el cable Rojo (positivo llave)
1.3) reactivar la central (SET-UP ya activo)
1.4) efectuar el test de verificación



B) TOW-BAR

Se debe efectuar para ignorar particulares salientes presentes en el parachoques que producen señalización (ej. gancho de remolque).

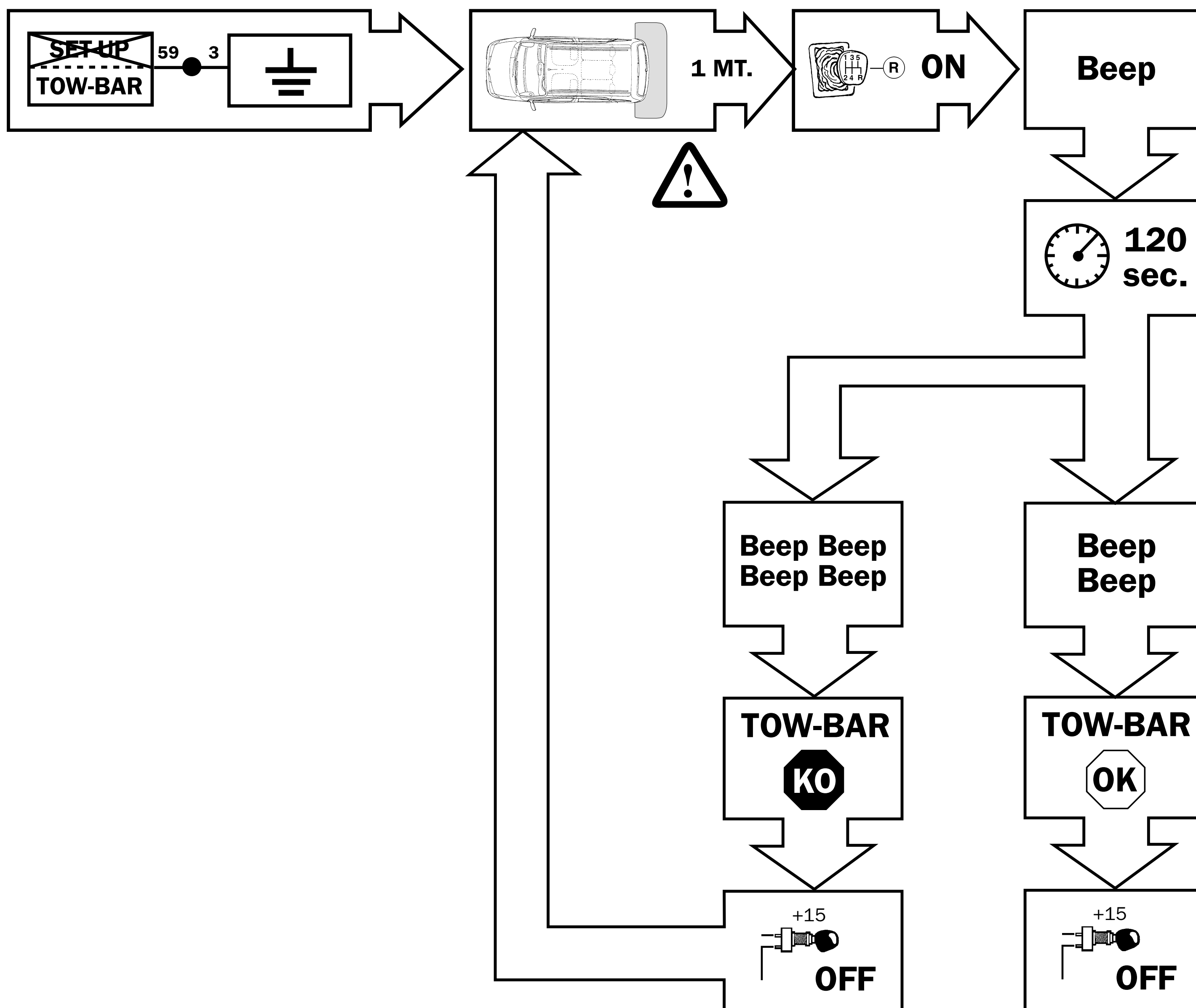
ATENCIÓN: efectuar el procedimiento de programación sobre fondos lisos. Es fundamental que durante la fase de autoaprendizaje el área que está detrás del parachoques esté completamente libre de obstáculos por al menos hasta 1 metro de distancia respecto a los sensores, de lo contrario se podría falsear la programación.
Cerciorarse que durante la programación no haya otros sistemas activos o pistolas de aire comprimido en uso en el área de ejecución.

1. Programación

1.1) desactivar la central
1.2) conectar el cable Rojo/azul con el cable Negro (masa)
 nota: si se ha efectuado previamente el set-up desconectar momentáneamente el cable Rojo/Azul del cable Rojo y operar como se indica en el punto 1.2
1.3) cerciorarse que el área que está detrás esté completamente libre de todo tipo de obstáculo por lo menos por un metro desde cada sensor
1.4) activar la central enganchando la marcha atrás
 - la central genera un Beep agudo de inicio programación
 - después de un tiempo máximo de aprox. 120 seg. la central genera 2 beep agudos si la programación ha terminado bien o bien 4 beep agudos si la programación ha fracasado
1.5) quitar el cable Rojo/Azul del cable Negro
 nota: si ha sido efectuado previamente el set-up volver a conectar en modo permanente el cable Rojo/azul con el cable Rojo (positivo llave)
1.6) enganchar la marcha atrás y luego controlar que si no hay obstáculos no se generen beep anómalos, si la programación no resulta correcta repetir la operación (véase Reset Tow-bar)
 nota: finalizada la programación la central agrega automáticamente 15 cm de sonido fijo respecto a la última distancia con máscara

1. Reset Tow-bar

Procedimiento a efectuar si se desea quitar la máscara Tow-Bar previamente memorizada por la central
1.7) desactivar la central
1.8) conectar el cable Rojo/azul con el cable Negro (masa)
 nota: si ha sido previamente efectuado el set-up volver desconectar momentáneamente el cable Rojo/azul con el cable Rojo y operar como en se indica en el punto 1.8
1.9) activar la central introduciendo la marcha atrás
 - la central genera un Beep agudo de inicio programación
 - luego que se genera el Beep agudo quitar la conexión entre el cable Rojo/Azul y el cable negro y esperar que se generen 3 beep agudos
 nota: si ha sido previamente efectuado el set-up volver a conectar en modo permanente el cable Rojo/azul con el cable Rojo
1.10) reactivar la central y efectuar una verificación
1.11) si es necesario repetir las operaciones de programación Tow-Bar



Diagnóstico sensores
Esta función indica al conductor si existen sensores defectuosos
Si después de la activación del sistema se detectan defectos se generarán una o más señalizaciones acústicas del siguiente modo:

- beep largo de tonalidad diferente +n°1 beep breves = defecto sensor n°A
- beep largo de tonalidad diferente +n°2 beep breves = defecto sensor n°B
- beep largo de tonalidad diferente +n°3 beep breves = defecto sensor n°C
- beep largo de tonalidad diferente +n°4 beep breves = defecto sensor n°D

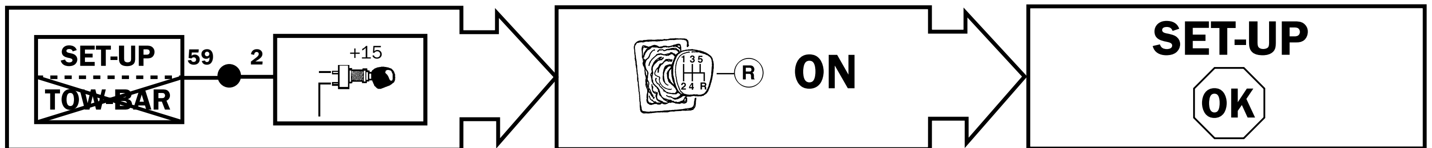
después de haber efectuado las señalizaciones el sistema volverá funcionar desactivando los sensores defectuosos y volverá a proponer la indicación sólo en la sucesiva reactivación.
si la anomalía se verifica durante el funcionamiento, la central interrumpe la señalización estándar de detección obstáculo y genera la de diagnóstico como se indica más arriba.

Através da conexão do cabo **VERMELHO/AZUL** é possível efectuar duas programações:

PT

A) SET-UP
ATENÇÃO: a modalidade de Set-up comporta uma sensível redução das performances, aconselha-se utilizar esta modalidade exclusivamente quando as falsas sinalizações, causadas por terrenos levemente irregulares e/ou ásperos, não forem elimináveis com a regulação do trimmer da sensibilidade .

1. Programação
1.1) desactivar a centralina
1.2) conectar estavelmente entre eles o cabo Vermelho/azul e o cabo Vermelho (positivo chave)
1.3) reactivar a centralina (SET-UP já activo)
1.4) efectuar os testes de verificação

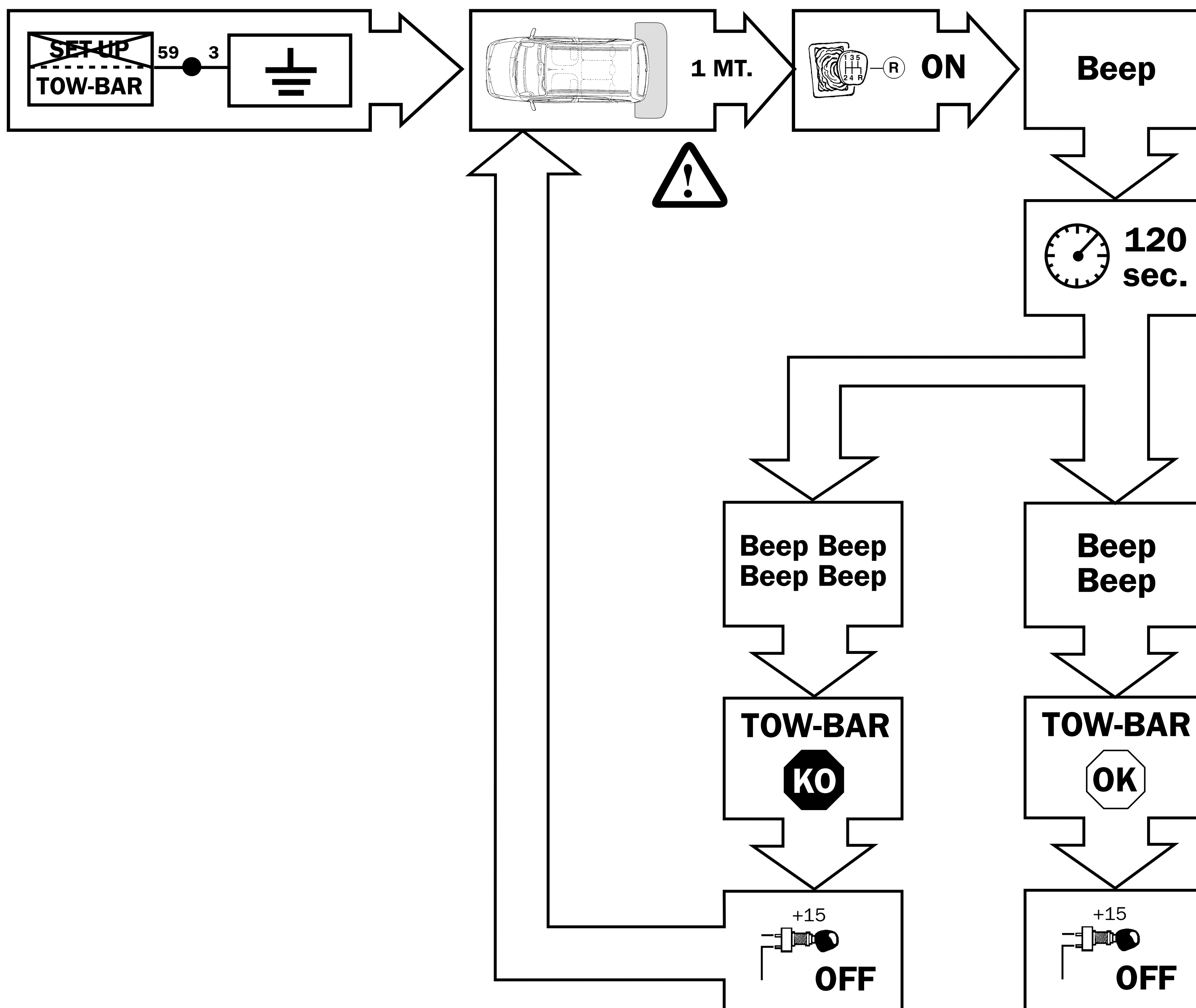


B) TOW-BAR
De se efectuar para ignorar peças salientes no pára-choques que são sinalizadas (por exemplo gancho de reboque)

ATENÇÃO: efectuar o procedimento de Programação em fundos lisos. É fundamental que, durante a fase de auto-aprendizagem, a área situada atrás do pára-choques esteja completamente livre de obstáculos a uma distância de pelo menos 1 m dos sensores, em caso contrário a Programação pode resultar falseada.
Certificar-se que, durante a Programação, não hajam outros sistemas activos ou pistolas de ar comprimido em uso na área ao redor.

1. Programação
1.1) desactivar a centralina.
1.2) conectar o cabo Vermelho/azul ao cabo Preto (massa).
N.B.: se tiver sido efectuado anteriormente o set-up, desconectar momentaneamente o cabo Vermelho/azul do cabo Vermelho e proceder conforme descrito no ponto 1.2.
1.3) assegurar-se que a área situada atrás esteja completamente livre de obstáculos a uma distância de pelo menos 1 m de cada sensor.
1.4) activar a centralina engatando a marcha-atrás
- a centralina gera um "Bip" agudo de início da Programação.
- após um tempo máximo de cerca de 120 seg. a centralina gera 2 "bips" agudos se a Programação tiver tido bom resultado, ou 4 "bips" agudos se a Programação falir.
1.5) remover o cabo Vermelho/Azul do cabo Preto.
N.B.: se tiver sido efectuado anteriormente o set-up conectar outra vez, de modo permanente, o cabo Vermelho/azul ao cabo Vermelho (positivo chave).
1.6) engatar a marcha-atrás e sucessivamente verificar que, em ausência de obstáculos, não sejam gerados "bips" anómalos, se a Programação não resultar correcta repetir a operação (ver Reset Tow-bar).
N.B.: depois de realizada a Programação, a centralina acrescenta automaticamente 15 cm de para emitir o som fixo em relação à última distância mascarada.

1. Reset Tow-bar
Procedimento a ser efectuado se quiser remover o mascaramento Tow-Bar anteriormente memorizado pela centralina.
1.7) desactivar a centralina.
1.8) conectar o cabo Vermelho/azul ao cabo Preto (massa).
N.B.: se já tiver sido efectuado antes o set-up desconectar momentaneamente o cabo Vermelho/azul do cabo Vermelho e proceder conforme descrito no ponto 1.8.
1.9) activar a centralina engatando a marcha-atrás.
- a centralina gera um "Bip" agudo de início da Programação.
- após ser gerado o "Bip" agudo remover a conexão entre o cabo Vermelho/Azul e o cabo preto e aguardar que sejam gerados 3 "Bips" agudos.
N.B.: se já tiver sido efectuado antes o set-up conectar novamente, de modo permanente, o cabo Vermelho/azul ao cabo Vermelho.
1.10) reactivar a centralina e efectuar a verificação.
1.11) se necessário, repetir as operações de Programação Tow-Bar.



Diagnóstico dos sensores
Esta função indica ao condutor se há um ou mais sensores defeituosos
Se, após a activação do sistema, forem detectados defeitos serão geradas uma ou mais sinalizações acústicas como a seguir:
- "Bip" longo com tonalidade diferente + n°1 "Bips" breves = defeito do sensor n°A
- "Bip" longo com tonalidade diferente + n°2 "Bips" breves = defeito do sensor n°B
- "Bip" longo com tonalidade diferente + n°3 "Bips" breves = defeito do sensor n°C
- "Bip" longo com tonalidade diferente + n°4 "Bips" breves = defeito do sensor n°D

Após ter efectuado as sinalizações, o sistema recomeça a funcionar desactivando os sensores defeituosos e propõe de novo a indicação só na sucessiva reactivação.
Se a anomalia se verificar durante o funcionamento a centralina interrompe a sinalização padrão de detecção do obstáculo e gera o diagnóstico conforme acima indicado.

Η σύνδεση του **ΚΟΚΚΙΝΟΥ/ΜΠΛΕ** καλωδίου επιτρέπει δύο προγραμματισμούς:

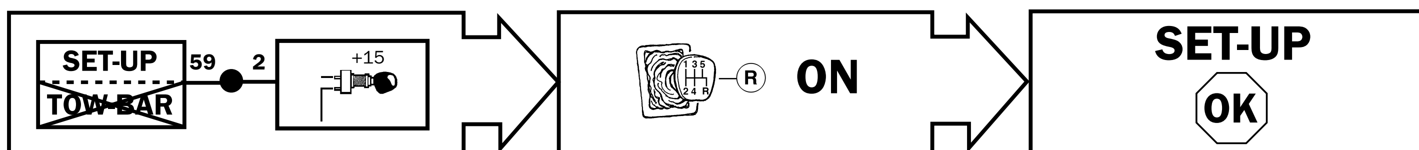


A) SET-UP

ΠΡΟΣΟΧΗ: η λειτουργία Set-up έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των επιδόσεων, επομένως η χρήση αυτής της λειτουργίας συνιστάται μόνο όταν οι εσφαλμένες ενδείξεις, που οφείλονται σε ελαφρώς ανώμαλα εδάφη, δεν μπορούν να εξαλειφθούν με τη ρύθμιση του trimmer της ευαισθησίας.

1. Προγραμματισμός

1.1) απενεργοποιήστε τον εγκέφαλο
1.2) συνδέστε σταθερά μεταξύ τους το Κόκκινο/μπλε καλώδιο και το Κόκκινο καλώδιο (θετικό κλειδαριάς)
1.3) ενεργοποιήστε και πάλι τον εγκέφαλο (SET-UP ήδη ενεργό)
1.4) εκτελέστε τις δοκιμές ελέγχου



B) TOW-BAR

Εκτελείται για να αγνοήσετε ενδεχόμενες προεξοχές στον προφυλακτήρα που ανιχνεύονται (π.χ. κοτσαδόρος)

ΠΡΟΣΟΧΗ: εκτελέστε τη διαδικασία προγραμματισμού σε επίπεδο έδαφος. Κατά τη διάρκεια της αυτοεκμάθησης, είναι σημαντικό η περιοχή πίσω από τον προφυλακτήρα να είναι εντελώς ελεύθερη από εμπόδια για απόσταση τουλάχιστον 1 μέτρου από τους ανιχνευτές, σε αντίθετη περίπτωση ο προγραμματισμός μπορεί να είναι λανθασμένος.
Βεβαιωθείτε ότι κατά τον προγραμματισμό δεν είναι ενεργοποιημένα άλλα συστήματα ή πιστόλια πεπιεσμένου αέρα στη γύρω περιοχή

1. Προγραμματισμός

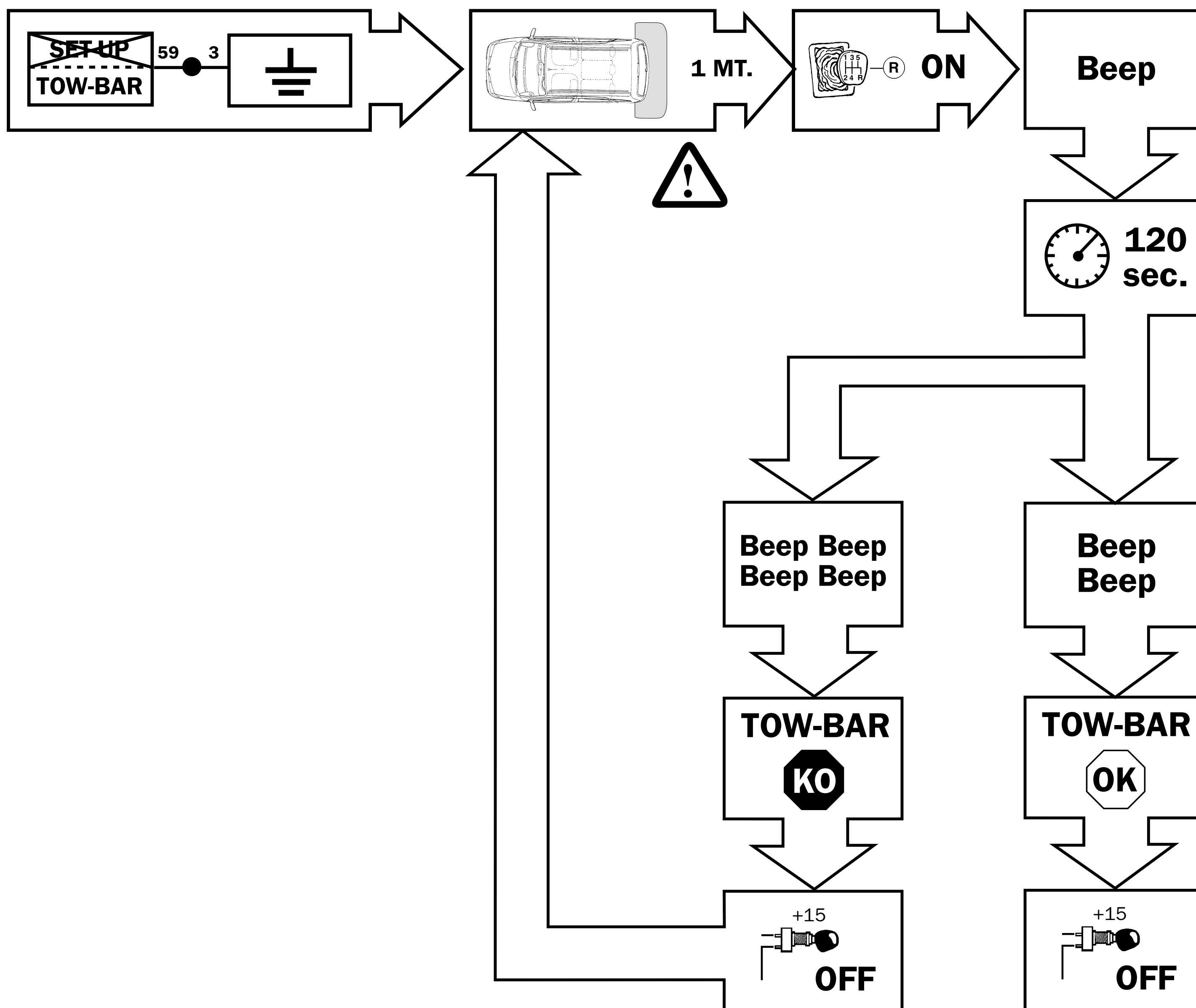
1.1) απενεργοποιήστε τον εγκέφαλο
1.2) συνδέστε το Κόκκινο/μπλε καλώδιο στο Μαύρο καλώδιο (γείωση)
ΣΗΜ.: αν προηγουμένως έχετε εκτελέσει το set-up αποσυνδέστε προσωρινά το Κόκκινο/μπλε καλώδιο από το Κόκκινο καλώδιο και συνεχίστε όπως περιγράφεται στο σημείο 1.2
1.3) βεβαιωθείτε ότι η πίσω περιοχή είναι εντελώς ελεύθερη από κάθε εμπόδιο για τουλάχιστον 1 μέτρο από κάθε ανιχνευτή
1.4) ενεργοποιήστε τον εγκέφαλο βάζοντας την όπισθεν
- ο εγκέφαλος εκπέμπει ένα οξύ Μπιπ έναρξης του προγραμματισμού
- μετά από ένα μέγιστο χρόνο 120 δευτ. περίπου, ο εγκέφαλος εκπέμπει 2 μπιπ αν ο προγραμματισμός έχει ολοκληρωθεί σωστά ή 4 μπιπ αν ο προγραμματισμός έχει αστοχήσει

1.5) αφαιρέστε το Κόκκινο/Μπλε καλώδιο από το Μαύρο καλώδιο
ΣΗΜ.: αν προηγουμένως έχει πραγματοποιηθεί το set-up, συνδέστε μόνιμα το Κόκκινο/μπλε καλώδιο στο Κόκκινο καλώδιο (θετικό κλειδαριάς)
1.6) βάλτε την όπισθεν και στη συνέχεια βεβαιωθείτε ότι όταν δεν υπάρχουν εμπόδια δεν προκαλούνται ανώμαλα μπιπ. Αν ο προγραμματισμός δεν είναι σωστός επαναλάβετε τη διαδικασία (βλ. Reset Tow-bar)
ΣΗΜ.: με την ολοκλήρωση του προγραμματισμού ο εγκέφαλος προσθέτει αυτόματα 15 cm σταθερού ήχου ως προς την τελευταία καλυμμένη απόσταση

1. Reset Tow-bar

Διαδικασία που πρέπει να εκτελέσετε αν σκοπεύετε να αφαιρέσετε την κάλυψη Tow-Bar (κοτσαδόρος) που έχει προηγουμένως αποθηκευθεί από τον εγκέφαλο
1.7) απενεργοποιήστε τον εγκέφαλο
1.8) συνδέστε το Κόκκινο/μπλε καλώδιο στο Μαύρο καλώδιο (γείωση)
ΣΗΜ.: αν προηγουμένως έχετε εκτελέσει το set-up αποσυνδέστε προσωρινά το Κόκκινο/μπλε καλώδιο από το Κόκκινο καλώδιο και συνεχίστε όπως περιγράφεται στο σημείο 1.8
1.9) ενεργοποιήστε τον εγκέφαλο βάζοντας την όπισθεν
- ο εγκέφαλος εκπέμπει ένα οξύ Μπιπ έναρξης του προγραμματισμού
- αφού προκληθεί ένα οξύ Μπιπ, αφαιρέστε τη σύνδεση μεταξύ του Κόκκινου/Μπλε καλωδίου και του μαύρου καλωδίου και περιμένετε μέχρι να προκληθούν 3 μπιπ
ΣΗΜ.: αν προηγουμένως έχει πραγματοποιηθεί το set-up, συνδέστε μόνιμα το Κόκκινο/μπλε καλώδιο στο Κόκκινο καλώδιο

1.10) ενεργοποιήστε τον εγκέφαλο και κάνετε τον έλεγχο
1.11) αν χρειαστεί επαναλάβετε τις διαδικασίες προγραμματισμού Tow-Bar



Διαγνωστική ανιχνευτών
Αυτή η λειτουργία υποδεικνύει στον οδηγό αν υπάρχουν ένας ή περισσότεροι ελαττωματικοί ανιχνευτές
Αν μετά την ενεργοποίηση του συστήματος ανιχνευτούν σφάλματα, θα προκληθούν ένα ή περισσότερα ηχητικά σήματα ως εξής:

- μεγάλο μπιπ διαφορετικής τονικότητας + 1 σύντομο μπιπ = ανιχνευτής A ελαττωματικός
- μεγάλο μπιπ διαφορετικής τονικότητας + 2 σύντομα μπιπ = ανιχνευτής B ελαττωματικός
- μεγάλο μπιπ διαφορετικής τονικότητας + 3 σύντομα μπιπ = ανιχνευτής C ελαττωματικός
- μεγάλο μπιπ διαφορετικής τονικότητας + 4 σύντομα μπιπ = ανιχνευτής D ελαττωματικός

αφού εκτελέσετε τις σημάνσεις, το σύστημα θα ξαναρχίσει να λειτουργεί απενεργοποιώντας τους ελαττωματικούς ανιχνευτές και θα προτείνει ξανά την ένδειξη μόνο στην επόμενη ενεργοποίηση.
αν η ανωμαλία παρουσιαστεί κατά τη λειτουργία, ο εγκέφαλος διακόπτει τη στάνταρ σήμανση ανίχνευσης εμποδίου και προκαλεί τη διαγνωστική όπως αναφέρεται παραπάνω.

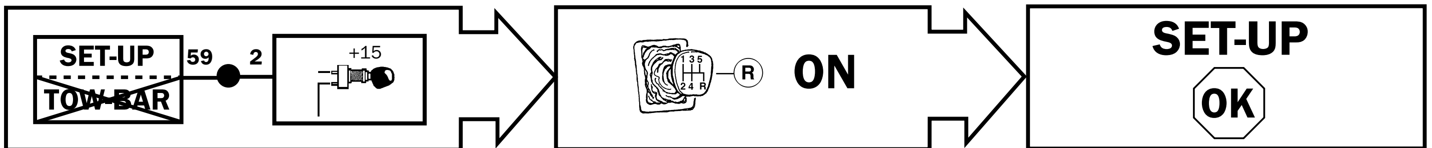
La connexion du câble **ROUGE/BLEU** permet d'effectuer deux programmations : FR

A) PARAMÉTRAGE UP "Sensibilité basse"

ATTENTION : le mode Paramétrage UP détermine une réduction sensible des performances ; nous conseillons d'utiliser ce mode uniquement si les fausses signalisations provoquées par des terrains légèrement irréguliers ne peuvent pas être éliminées par le réglage de la sensibilité .

1. Programmation

1.1) désactiver la centrale
1.2) connecter ensemble le câble Rouge/Bleu et le câble Rouge (positif après contact ou marche arrière)
1.3) réactiver la centrale (PARAMÉTRAGE UP déjà activé)
1.4) effectuer les tests de contrôle



B) TOW-BAR

A effectuer pour ignorer les éléments en saillie sur le pare-chocs qui sont signalés (par ex. crochet d'attelage)

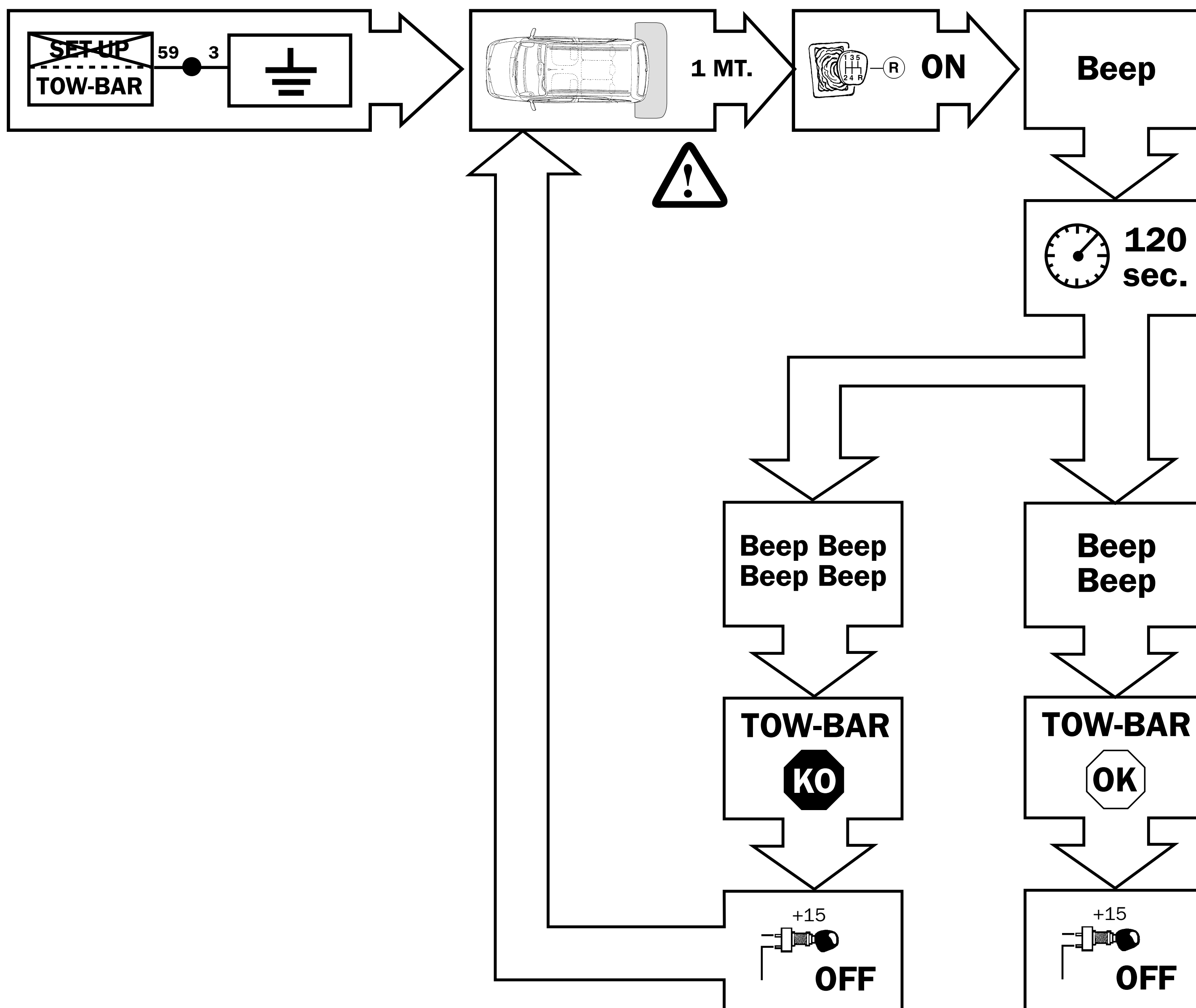
ATTENTION : effectuer la procédure de programmation sur un sol lisse. Il est fondamental que pendant la phase d'apprentissage la zone derrière le pare-chocs soit totalement libre de tout obstacle sur au moins 1 m de distance par rapport aux capteurs ; dans le cas contraire la programmation pourrait être faussée.
S'assurer que pendant la programmation il n'y a pas d'autres systèmes actifs, ni de pistolets à air comprimé utilisés à proximité.

1. Programmation

1.1) désactiver la centrale.
1.2) brancher le câble Rouge/Bleu sur le câble Noir (masse).
   N.B. : si le paramétrage up a été effectué précédemment, débrancher momentanément le câble Rouge/Bleu du câble Rouge et procéder de la manière décrite au point 1.2.
1.3) s'assurer que la zone à l'arrière est totalement libre de tout obstacle sur au moins 1 m par rapport à chaque capteur
1.4) activer la centrale en passant la marche arrière.
   - la centrale émet un Bip aigu de début programmation.
   - après un délai maximum d'environ 120 s. la centrale émettra 2 bips aigus si la programmation a été effettuée avec succès ou bien 4 bip aigus si la programmation n'a pas abouti.
1.5) enlever le câble Rouge/Bleu du câble Noir.
   N.B. : si le paramétrage up a été effectué précédemment, connecter de nouveau de manière permanente le câble Rouge/bleu au câble Rouge (positif après contact ou march arrière).
1.6) passer la marche arrière et ensuite vérifier que l'absence d'obstacles ne déclenche aucun bip anormal. ; si la programmation n'est pas correcte répéter l'opération (cf. RAZ Tow-bar).
   N.B. : à la fin de la programmation, la centrale ajoute automatiquement une zone OFF-SET de 15 cm en plus par rapport à la dernière distance masquée.

1. RAZ Tow-bar

Procédure à effectuer si l'on veut éliminer le masquage Tow-Bar mémorisé précédemment par la centrale:
1.7) désactiver la centrale.
1.8) brancher le câble Rouge/Bleu sur le câble Noir (masse).
   N.B. : si le paramétrage up a été effectué précédemment, débrancher momentanément le câble Rouge/bleu du câble Rouge et procéder de la manière décrite au point 1.8.
1.9) activer la centrale en passant la marche arrière.
   - la centrale déclenche un Bip aigu de début programmation.
   - après le Bip aigu, éliminer la connexion entre le câble Rouge/Bleu et le câble Noir et attendre les 3 bips aigus.
   N.B. : si le paramétrage up a été effectué précédemment, connecter de nouveau de manière permanente le câble Rouge/Bleu au câble Rouge.
1.10) réactiver la centrale et effectuer le contrôle.
1.11) au besoin, répéter les opérations de programmation Tow-Bar.



Diagnostic des capteurs
Cette fonction signale au conducteur s'il y a un ou plusieurs capteurs défectueux
La détection éventuelle de défauts après l'activation du système déclenche un ou plusieurs signaux sonores, et plus précisément :
- bip long à tonalité différente+n°1 bip bref = défaut du capteur A
- bip long à tonalité différente+n°2 bips brefs = défaut du capteur B
- bip long à tonalité différente+n°3 bips brefs = défaut du capteur C
- bip long à tonalité différente+n°4 bips brefs = défaut du capteur D

Après avoir donné les signalisations, le système recommence à fonctionner en désactivant les capteurs défectueux et ne reproduit l'indication qu'à la réactivation suivante.
Si le défaut se produit pendant le fonctionnement, la centrale interrompt la signalisation standard de détection obstacle et déclenche le diagnostic indiqué ci-dessus.

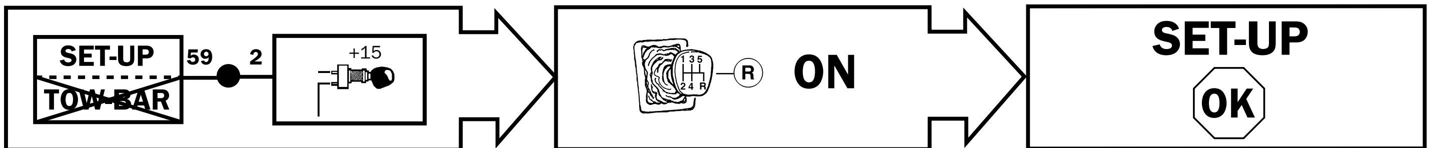
Durch Anschließen des **ROT-BLAUEN** Kabels man zwei Programmiervorgänge ausführen: DE

A) SET-UP

ACHTUNG: Der Modus Set-up bringt eine spürbare Reduzierung der Leistungsmerkmale mit sich. Dieser Modus sollte nur dann verwendet werden, wenn die durch geringfügig unregelmäßigen Boden und geringfügige Bodenunebenheiten verursachten Fehlanzeigen nicht durch die Einstellung des Trimmers der Empfindlichkeit beseitigt werden können.

1. Programmierung

1.1) Das Steuergerät deaktivieren.
1.2) Das rot-blaue Kabel und das rote Kabel (Zündschlüssel) stabil miteinander verbinden.
1.3) Das Steuergerät wieder aktivieren (SET-UP schon aktiviert).
1.4) Die Tests ausführen.



B) TOW-BAR

Auszuführen, um hervorstehende Teile der Stoßstangen, die gemeldet werden, zu übergehen (z.B. Anhängerkupplung).
ACHTUNG: Die Programmierung auf einem glatten Grund vornehmen. Es ist wesentlich, dass der Bereich hinter der Stoßstange während der Einlesephase bis zu einem Abstand von mindestens 1 m von den Sensoren vollkommen frei von Hindernissen ist. Andernfalls könnte sich die Programmierung als verfälscht erweisen.
Sicherstellen, dass während der Programmierung keine anderen Systeme aktiviert und keine Druckluftpistolen im umliegenden Bereich in Gebrauch sind.

1. Programmierung

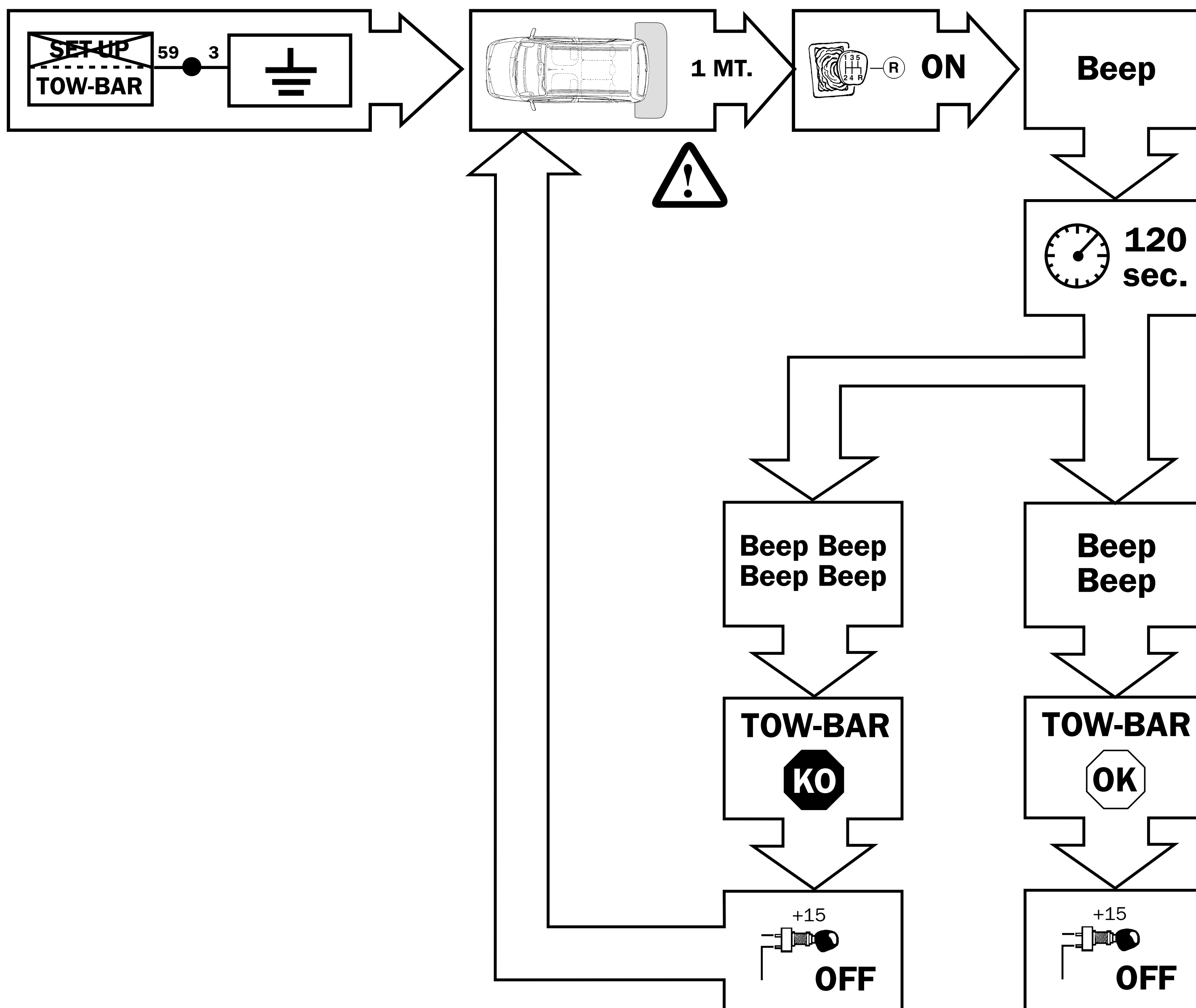
1.1) Das Steuergerät deaktivieren.
1.2) Das rot-blaue Kabel und das schwarze Kabel (Masse) miteinander verbinden.
HINWEIS: Wenn vorher das Set-up ausgeführt wurde, vorübergehend das rot-blaue Kabel vom roten Kabel lösen und wie unter Punkt 1.2 beschrieben vorgehen.
1.3) Sicherstellen, dass der hintere Bereich bis zu einem Abstand von mindestens 1 m von jedem Sensor vollkommen frei von Hindernissen ist.
1.4) Den Rückwärtsgang einlegen, um das Steuergerät zu aktivieren.
- Das Steuergerät gibt einen hohen Signalton aus, um den Beginn der Programmierung zu signalisieren.
- Nach maximal 120 s gibt das Steuergerät, wenn die Programmierung erfolgreich abgeschlossen wurde, 2 hohe Signaltöne aus. Ist die Programmierung hingegen fehlgeschlagen, gibt es 4 hohe Signaltöne aus.

1.5) Das rot-blaue Kabel vom schwarzen Kabel lösen.
HINWEIS: Wenn vorher das Set-up ausgeführt wurde, das rot-blaue Kabel wieder fest mit dem roten Kabel (Zündschlüssel) verbinden.
1.6) Den Rückwärtsgang einlegen und anschließend sicherstellen, dass keine anomalen Signaltöne ausgelöst werden, wenn keine Hindernisse vorhanden sind. Wenn die Programmierung nicht korrekt ist, muss man sie wiederholen (siehe Reset Tow-bar).
HINWEIS: Nach Abschluss der Programmierung addiert das Steuergerät automatisch 15 cm Dauerton gegenüber dem letzten maskierten Abstand.

1. Reset Tow-bar

Diese Prozedur muss man ausführen, wenn man die zuvor vom Steuergerät gespeicherte Maskierung Tow-Bar entfernen möchte.
1.7) Das Steuergerät deaktivieren.
1.8) Das rot-blaue Kabel und das schwarze Kabel (Masse) miteinander verbinden.
HINWEIS: Wenn vorher das Set-up ausgeführt wurde, vorübergehend das rot-blaue Kabel vom roten Kabel lösen und wie unter Punkt 1.8 beschrieben vorgehen.
1.9) Den Rückwärtsgang einlegen, um das Steuergerät zu aktivieren.
- Das Steuergerät gibt einen hohen Signalton aus, um den Beginn der Programmierung zu signalisieren.
- Nach Ertönen des hohen Signaltons die Verbindung zwischen dem rot-blauen Kabel und dem schwarzen Kabel wieder lösen und abwarten, bis die 3 hohen Signaltöne ausgegeben werden.

HINWEIS: Wenn vorher das Set-up ausgeführt wurde, das rot-blaue Kabel wieder fest mit dem roten Kabel verbinden.
1.10) Das Steuergerät wieder aktivieren und die Prüfung ausführen.
1.11) Nötigenfalls die Programmierung Tow-Bar wiederholen.



1. Diagnose der Sensoren
Diese Funktion informiert den Fahrer über eventuelle defekte Sensoren.
Wenn nach der Aktivierung des Systems Fehler festgestellt werden, werden die nachstehend aufgeführten akustischen Signale ausgegeben:

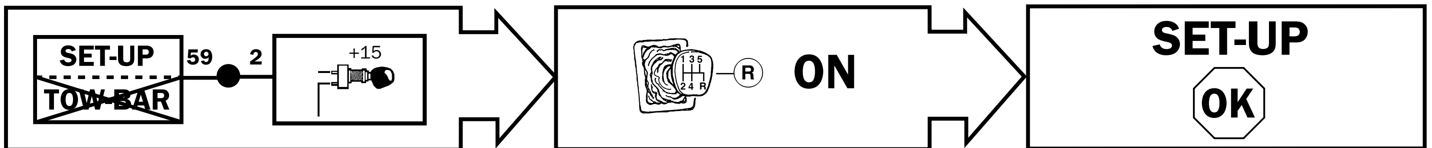
- Langer variierender Ton + 1 kurzer Ton = Defekt Sensor Nr. A
- Langer variierender Ton + 2 kurze Töne = Defekt Sensor Nr. B
- Langer variierender Ton + 3 kurze Töne = Defekt Sensor Nr. C
- Langer variierender Ton + 4 kurze Töne = Defekt Sensor Nr. D

Nach der Meldung deaktiviert das System die defekten Sensoren und nimmt dann den Betrieb auf.
Die Meldung wird dann erst wieder bei der nächsten Einschaltung ausgegeben.
Tritt die Anomalie während des Betriebs auf, unterbricht das Steuergerät die Standard-Hindernismeldung und gibt die o.g. Diagnosemeldung aus.

NL

Door middel van de **ROOD/BLAUWE** draad kunnen er twee programmeringen uitgevoerd worden:
A) SET-UP
LET OP: de Set-up modus veroorzaakt een behoorlijke afname van de prestaties, er wordt aangeraden deze modus alleen te gebruiken als de loze signalen die door iets onregelmatige of oneffen terreinen veroorzaakt worden niet met behulp van de afstelling van de gevoeligheidstrimmer opgeheven kunnen worden.

1. Programmering
1.1) deactiveer de centrale
1.2) verbind definitief de rood/blauwe en de rode draad (sleutelpositief) onderling
1.3) activeer de centrale weer (SET-UP reeds actief)
1.4) voer de controletests uit

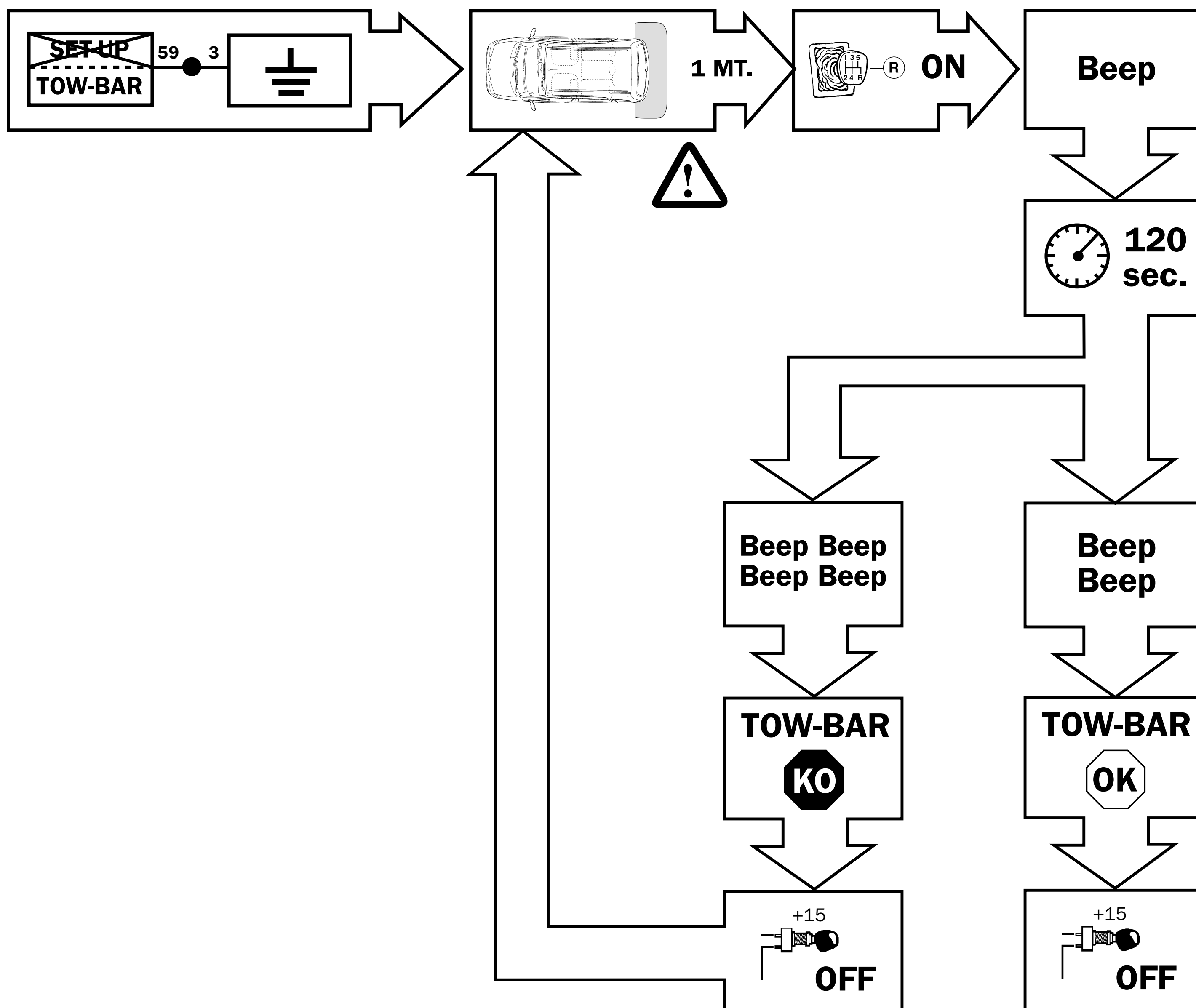


B) TOW-BAR
Uit te voeren om uitstekende delen op de bumper die gedetecteerd worden te negeren (bijv. trekhaak)

LET OP: voer de programmeringsprocedure op een gladde ondergrond uit. Het is van fundamenteel belang dat tijdens de programmeringsfase het gebied achter de bumper helemaal vrij is van belemmeringen over ten minste 1m. afstand ten opzichte van de sensoren, anders kan de programmering onjuist blijken.
Verzeker u ervan dat er tijdens de programmering in het omliggende gebied geen andere systemen actief zijn of luchtpistolen gebruikt worden.

1. Programmering
1.1) deactiveer de centrale
1.2) verbind de rood/blauwe draad met de zwarte draad (massa)
n.b: als tevoren de set-up is uitgevoerd, schakel dan tijdelijk de rood/blauwe draad los van de rode draad en ga te werk als beschreven onder punt 1.2
1.3) verzeker u ervan dat het gebied erachter helemaal vrij is van belemmeringen over ten minste 1 m. vanaf iedere sensor
1.4) activeer de centrale door de achteruitversnelling in te schakelen
- de centrale maakt een scherp beep-geluid ten teken dat de programmering begint
- na een maximum tijd van ongeveer 120 sec. maakt de centrale 2 scherpe beep-geluiden als de programmering succesvol voltooid is of 4 scherpe beep-geluiden als de programmering mislukt is
1.5) maak de rood/blauwe draad los van de zwarte draad
n.b: als tevoren de set-up is uitgevoerd, verbind dan de rood/blauwe draad definitief met de rode draad (sleutelpositief)
1.6) schakel de achteruitversnelling in en controleer dan of er, als er geen obstakels aanwezig zijn, geen ongewone beep-geluiden gemaakt worden, als de programmering niet juist blijkt, de procedure herhalen (zie Reset Tow-bar)
n.b: na de programmering voltooid te hebben, voegt de centrale automatisch 15 cm. ononderbroken signaal toe ten opzichte van de laatste gemaskerde afstand

1. Reset Tow-bar
Procedure die gevolgd moet worden als u de tevoren door de centrale in het geheugen gebrachte Tow-Bar maskering wilt verwijderen
1.7) deactiveer de centrale
1.8) verbind de rood/blauwe draad met de zwarte draad (massa)
n.b: als tevoren de set-up is uitgevoerd, schakel dan tijdelijk de rood/blauwe draad los van de rode draad en ga te werk als beschreven onder punt 1.8
1.9) activeer de centrale door de achteruitversnelling in te schakelen
- de centrale maakt een scherp beep-geluid ten teken dat de programmering begint
- nadat het scherpe beep-geluid gemaakt is de verbinding tussen de rood/blauwe draad en de zwarte draad verbreken en wachten tot er 3 scherpe beep-geluiden gemaakt worden
n.b: als tevoren de set-up is uitgevoerd, verbind dan de rood/blauwe draad definitief met de rode draad
1.10) activeer de centrale weer en voer de controle uit
1.11) herhaal indien nodig de Tow-Bar programmering

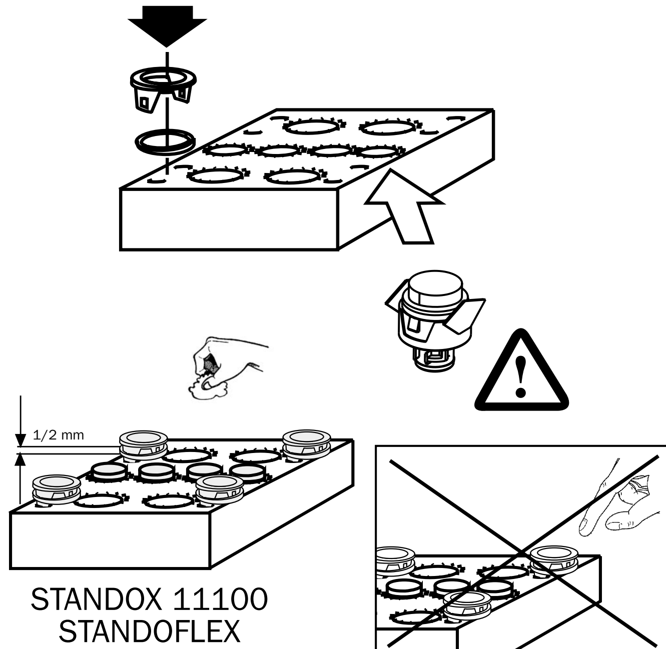


Diagnosefunctie sensoren
Deze functie dien ervoor de bestuurder te melden of er sensoren defect zijn
Als er na de activering van het systeem defecten gedetecteerd worden, dan worden er één of meer akoestische signalen gemaakt, zoals als volgt beschreven wordt:

- lang beep-geluid met verschillende tonen + 1 kort beep-geluid = defect aan sensor nr. A
- lang beep-geluid met verschillende tonen + 2 korte beep-geluiden = defect aan sensor nr. B
- lang beep-geluid met verschillende tonen + 3 korte beep-geluiden = defect aan sensor nr. C
- lang beep-geluid met verschillende tonen + 4 korte beep-geluiden = defect aan sensor nr. D

na de signalen gegeven te hebben begint het systeem weer te werken met de defecte sensoren gedeactiveerd en meldt de defecte sensoren pas weer wanneer het systeem de daaropvolgende keer wordt ingeschakeld.
Als de afwijking tijdens de werking optreedt, onderbreekt de centrale de standaard signaalgeving van de obstakels en maakt de diagnostische signalen zoals die hierboven beschreven zijn.

Plug system



STANDOX 11100
STANDOFLEX

FIG. 12

1°	**50%** STANDOFLEX 2K PLASTIC-HÄRTER cod. 02082560 **+** **50%** STANDOFLEX 2K PLASTIC-GRUNDIERFÜLLER cod.02082551
2°	STANDOX STANDOHYD BASECOAT
3°	STANDOX 02080125

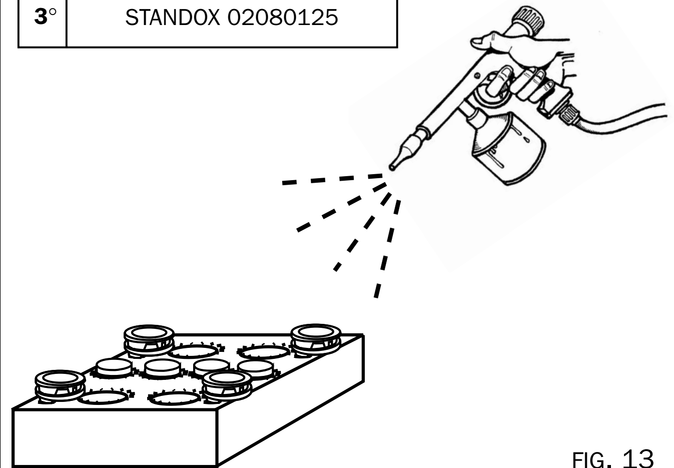
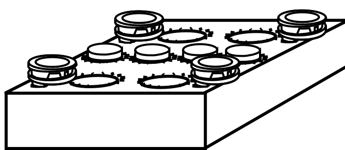


FIG. 13





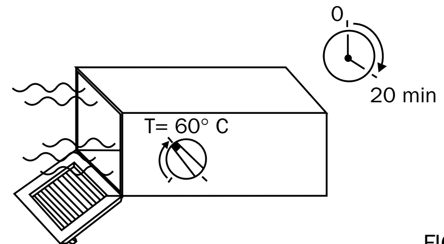
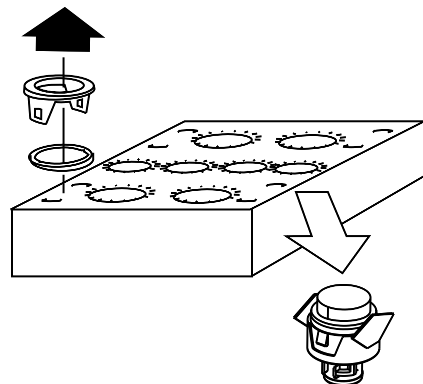
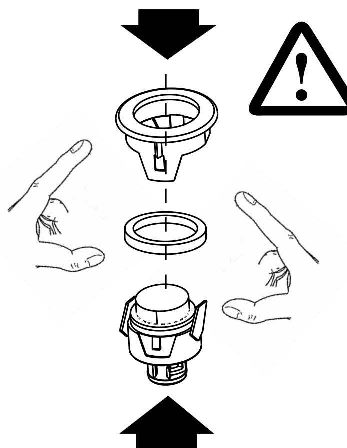


FIG. 14





I PARTICOLARI NON DEVONO SUBIRE LAVAGGI E/O ABRASIONI PER ALMENO 48 ORE DALLA VERNICIATURA.

LES SONDES NE DOIVENT PAS SUBIR DE LAVAGE OU DES FROTTEMENTS PENDANT AU MOINS 48 HEURES APRES PEINTURE

THE PARTS MUST NOT BE WASHED OR SUBJECTED TO ABRASION FOR AT LEAST 48 HOURS AFTER PAINTING.

FIG. 15

D C B A

A B C D

RED LEDS
YELLOW LEDS
GREEN LEDS
BLUE LEDS

RED LEDS	**BEEEE.......P...**
YELLOW LEDS	BEEP - BEEP - BEEP- BEEP - BEEP...
GREEN LEDS	BEEP ---- BEEP ---- BEEP---- BEEP...
BLUE LEDS	NO SOUND DETECTION ZONE

FIG. 16

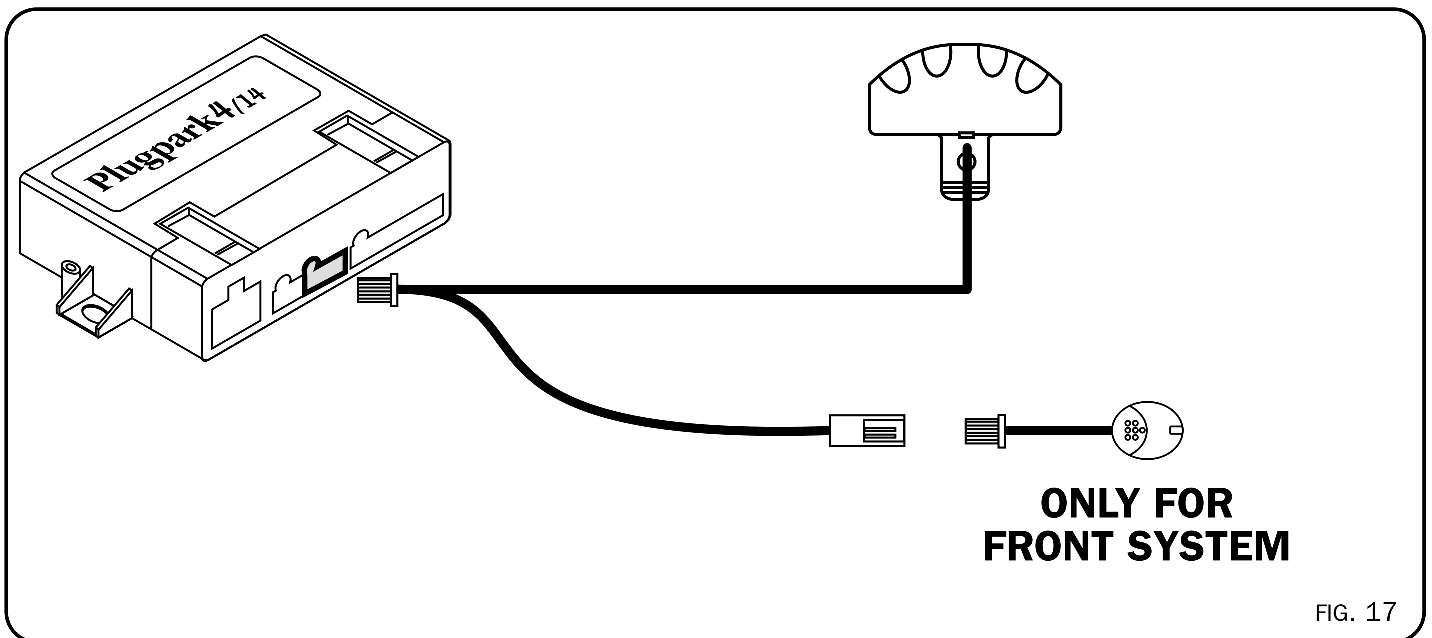


FIG. 17